ANNO XIII. Mercoledì 7 Gennaio 1880 N° 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Anno XIII

Col numero d'oggi, il *Monitore* entra nel suo tredicesimo anno di vita.

Fermo nell'antico programma, crede inutile diffondersi in nuove promesse, bastandogli questa sola, ch'esso non verrà mai meno ai propri impegni, e raddoppierà di cure per meritarsi sempre più quella stima e quel favore del pubblico, di cui finora si vide onorato.

Alieno da qualunque polemica personale, come da ogni adulazione verso chicchessia, continuerà ad occuparsi unicamente dei veri interessi materiali della nazione, trovando particolarmente aperto un vasto campo di studio nei grandi progetti di nuove costruzioni ferroviarie nel Regno. Esso continuerà a riferire documenti ufficiali e fatti positivi, ed a raccogliere notizie bene appurate, seguendo con amore lo sviluppo delle industrie e delle arti più utili, sia in Italia che all'estero.

Spera così di poter continuare nel suo cammino, sorretto dal costante appoggio de' suoi benevoli abbonati e lettori.

Coloro che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Dei pagamenti fatti per mezzo d'intermediarii, la scrivente non si tiene responsabile.

L'AMMINISTRAZIONE.

FERROVIE ECONOMICHE

Relazione generale della Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie, approvata in adunanza del 28 novembre 1879.

Roma, 28 novembre 1879.

A S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

Esaminando la storia delle costruzioni ferroviarie, si scorge che si è data ovunque la precedenza alla costruzione di quelle linee, le quali, attraversando territorii molto popolati, o congiungendo fra loro grandi centri d'industria e di commercio, apparvero suscettibili di dare cospicui prodotti e di rimunerare largamente i capitali che vi fossero impiegati.

Così in Inghilterra, le prime ferrovie a vapore furono quelle da Liverpool a Manchester e da Londra a Bristol; in Francia, quelle da St. Etienne a Lione, da Parigi a Versailles, a Rouen, a Lille; ed in Italia, le ferrovie nei dintorni di Napoli, quelle da Milano a Como e a Venezia, da Firenze a Livorno e a Pistoja, da Torino a Genova, furono le prime linee alla costruzione delle quali si applicarono i Governi e l'industria privata.

Per queste e per altre ferrovie destinate a servire un movimento commerciale di molta importanza, si ebbe in vista soprattutto di renderle atte a soddisfare nel miglior modo possibile al loro ufficio; non si badò perciò a spese per renderne agevole l'esercizio con grandi treni di merci e viaggiatori per avvicinare le Stazioni al centro degli abitati, per dotarle di ampi e comodi fabbricati, per rendervi rapido e sicuro il movimento dei treni in qualunque ora della giornata.

Ma quando, coll'ampliarsi delle reti ferroviarie, convenne aprir la via alla locomotiva attraverso paesi meno ricchi, meno popolati, e nei quali le difficoltà del terreno tendevano già per sè stesse ad accrescere le spese di costruzione e di esercizio, convenne studiare i mezzi di ridurle, affine di ristabilire un giusto rapporto fra le spese stesse

ed i proventi di quelle ferrovie. Così in Francia, mentre le ferrovie principali hanno importato da 450 a 800,000 lire il chilometro, si sono ora costruite delle ferrovie d'interesse locale con sole 80,000 e 70,000 lire il chilometro. Ed anche fra noi, il costo delle linee recentemente costruite dalle provincie Venete, e di quelle Milano-Saronno e Milano-Erba, è molto inferiore a quello che esse avrebbero importato, costruendole in tutto secondo le norme delle ferrovie principali.

In Italia poi, ove nel complesso della rete il prodotto chilometrico è così limitato, ove abbiamo migliaia di chilometri di vie ferrate di cui l'esercizio risulta passivo, è più che altrove necessario di raggiungere la massima economia nelle spese di costruzione e di esercizio delle vie ferrate. Epperciò, fin dal 1867, uno dei predecessori dell'E. V., l'onorevole De Vincenzi, inviava l'ispettore del Genio civile comm. F. Biglia a visitare le principali ferrovie economiche d'Europa ed a riconoscere quali risparmi fosse possibile ed utile d'introdurre anche nelle nostre ferrovie. La relazione dell'ispettore Biglia, che fu pubblicata nello stesso anno per render conto della ricevuta missione, è ricca di numerosi dati sulle particolarità di costruzione e di esercizio delle linee da esso visitate, e dai quali egli trae assennate ed utili conclusioni rispetto alle ferrovie che fossero da costruirsi in Italia. Essa è stata di poi completata nel 1871 da una seconda relazione del Biglia stesso, con altre più recenti notizie sulle ferrovie economiche. E quasi contemporaneamente, l'ing. Moreno trattava lo stesso argomento sotto un punto di vista alquanto diverso, coll'intendimento cioè di dimostrare che, per ottenere dei risparmi reali nella costruzione e nell'esercizio delle vie ferrate, è necessario restringere la larghezza del loro binario. Nel primo Congresso degli ingegneri a Milano fu pure trattato il quesito di definire i criterii e i mezzi per l'attuazione delle ferrovie economiche in Italia.

Questi ed altri pregevoli scritti, enumerati nell'allegato 8, mostrano che l'argomento delle ferrovie economiche è stato anche fra noi studiato da persone competenti, dai lavori delle quali possono trarsi utili insegnamenti pratici. Ma, disgraziatamente, l'applicazione dei sistemi economici di costruzione e di esercizio è stata fatta finora in Italia in proporzioni molto limitate; poichè la piccola linea da Torino a Rivoli è finora la sola ferrovia pubblica veramente economica, non potendo considerarsi siccome vere ferrovie i *tramways*, i quali si sono in questi ultimi tempi tanto moltiplicati, lungo le nostre strade ordinarie (*). Forse lo svolgimento delle ferrovie economiche in Italia è stato inceppato dalle disposizioni troppo severe, che, rispetto alle costruzioni ferroviarie, contiene la legge organica sulle opere pubbliche, e di cui fu solo parzialmente attenuato il rigore per le ferrovie Venete colla legge dei 29 giugno 1873, e per le ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, con lodevole iniziativa privata costruite ed esercitate economicamente.

Ma, comunque siasi, quando si venne nella determinazione di decretare la costruzione di una nuova rete complementare del nostro sistema ferroviario, che doveva comprendere parecchie migliaia di chilometri di nuove linee, non si trascurò di proporre l'adozione di sistemi economici di costruzione e di esercizio per tutte quelle ferrovie che non avessero i caratteri di linee principali. Quindi, tanto nel progetto di legge presentato il 22 novembre 1877 dall'on. Depretis, quanto in quello sottoposto all'esame del Parlamento dall'E. V. il 18 maggio 1878, non mancano disposizioni intese a favorire ed a prescrivere la costruzione di molte delle nuove ferrovie, secondo i sistemi più economici di costruzione e di esercizio; soggiungendo poi che le linee, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, a giudizio del Governo, essere costruite a binario ridotto. E per le ferrovie secondarie, fu pure ritenuto che si possa permettere di collocarne il binario sul piano delle strade ordinarie, purchè rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di 5 metri.

Incarico affidato alla Commissione. — Sanzionate queste disposizioni dalla legge del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), per provvedere alla loro retta applicazione, l'E. V. non indugiò ad istituire, col decreto ministeriale del 25 agosto ultimo, questa Commissione, affidandole l'incarico:

a) « Di studiare, per ogni singola categoria di ferrovie contemplate nella suddetta legge, a quali linee potrebbero essere applicati i sistemi più economici di costruzione e di esercizio, conservando però l'ordinario scartamento delle rotaie adottato per le ferrovie italiane;

b) « Di studiare quali fra le linee della 2ª, 3ª e 4ª categoria potrebbero essere costruite a scartamento ridotto;

c) « Di proporre, per ognuna delle linee di cui al precedente paragrafo *a*, le particolarità del sistema più economico di costruzione e di esercizio, nonchè le norme di massima per una corrispondente economia del relativo materiale mobile;

d) « Di proporre, per le ferrovie di cui al precedente paragrafo *b*, la misura dello scartamento, il tipo dl profilo trasversale del corpo stradale, nonchè le norme di massima per l'armamento e per la costruzione economica del relativo materiale economico ».

Riunitasi la Commissione in Roma il 14 settembre ultimo, le sue prime adunanze, presiedute dall'E. V., vennero consacrate a discussioni preparatorie sull'indirizzo e sull'ordine da seguirsi nei suoi lavori; dopo le quali, sulla proposta di una speciale Sotto-Commissione, fu convenuto che la Commissione, secondo la facoltà che le ne era data dal decreto della sua istituzione, si ripartisse in quattro Sotto-Commissioni, di cui la prima venne incaricata di esaminare quali economie di costruzione potessero consigliarsi per talune delle linee della prima categoria. Alle altre tre fu commesso lo studio delle economie da adottarsi per le linee della 2ª, 3ª e 4ª categoria:

Sulla costruzione del corpo stradale;
Sul materiale fisso e mobile;
Sull'esercizio in generale.

Classificazione delle linee della tabella A. — La prima Sotto-Commissione, composta dei signori Imperatori, Borgnini, Agazzi e Soldati relatore, riferiva alla Commissione plenaria nell'adunanza del 19 settembre prossimo passato, proponendo per le linee:

Roma alla linea Solmona-Aquila;
Terni-Rieti-Aquila;
Campobasso-Benevento;
Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano;

determinati provvedimenti economici, che si trovano partitamente indicati nella sua relazione (allegato 1).

Quelle conclusioni furono senza difficoltà dalla Commissione accettate, lasciando però indeterminato a quale dei due rami della linea Eboli-Reggio siano da applicarsi le proposte economie, di cui la principale sarebbe quella di ammettervi curve col raggio minimo di 250 metri.

A comporre le altre tre Sotto-Commissioni furono dall'E. V. designati i signori Ponzo, Imperatori, Borgnini e Soldati, relatore, per quella incaricata di proporre le economie nella costruzione del piano stradale; i sigg. Mantegazza, Agazzi, Cigliano, Olivieri relatore, per quella cui erano affidati gli studii sul materiale fisso e mobile; e finalmente i signori Ferrucci, Corvetto, Rivera e Lanino relatore, per lo studio delle questioni relative allo esercizio in generale.

Classificazione preliminare delle linee delle tabelle B e C. — In quelle adunanze furono pure prese preliminari deliberazioni per determinare le linee delle categorie *B* e *C*, da costruirsi a scartamento ordinario, ma con trattamento economico; e quelle per le quali si riteneva conveniente di adottare uno scartamento ridotto. Però fu di-

(1) Anche sulla ferrovia privata di Monteponi in Sardegna, a sezione ridotta, è stato richiesto recentemente di poter attivare un servizio pel trasporto dei viaggiatori.

chiarato che quelle deliberazioni avevano un carattere provvisorio, e che la Commissione si riservava di ritornare sopra questo argomento, dopo di aver esaminate e discusse le proposte delle tre Sotto-Commissioni. E quindi la Commissione plenaria si aggiornò al 20 ottobre, per lasciar tempo alle Sotto-Commissioni di studiare e preparare le proposte relative agli argomenti sottoposti al loro esame.

Relazioni delle Sotto-Commissioni. — Riunitasi pertanto la Commissione il 20 ottobre, fu data lettura delle relazioni delle tre Sotto-Commissioni, nonchè di una memoria dell'ing. cav. Agazzi « *Sulla principale base dell'economia ferroviaria* », che la Sotto-Commissione del materiale fisso e mobile aveva presa in ispeciale considerazione (allegato 3 e sub-allegato A). Venendo poi a determinare i varii tipi di ferrovie economiche da proporsi, tanto a scartamento ordinario, quanto a scartamento ridotto, furono incaricati i relatori delle tre Sotto-Commissioni, signori Soldati, Olivieri e Lanino, di riunirsi per proporre, in base ai rapporti delle Sotto-Commissioni, i caratteri distintivi di economia, propri di ciascun tipo, i quali vennero ampiamente discussi e definiti dalla intera Commissione nelle tre sedute dei 22 e 23 ottobre. E quindi, nelle adunanze successive dei 24 e 25, la Commissione deliberò intorno all'applicazione di questi tipi economici alle linee contemplate dalla legge 29 luglio 1879.

Criterii che hanno guidata la Commissione nei suoi studii. — Accennato così sommariamente l'ordine, che la Commissione ha seguito nei suoi lavori, resta ora che si espongano all'E. V. i criterii, che l'hanno guidata nelle prese deliberazioni, e sia data partitamente ragione di ciascuna delle proposte, ch'essa si onora di presentarle, in adempimento del ricevuto mandato. (*Continua*)

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Ottobre 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di ottobre 1879, confrontati con quelli dell'ottobre 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di ottobre 1879 salì a L. 16,365,105 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	7,129,381
Bagagli	»	291,995
Merci a grande velocità	»	1,449,670
Id. a piccola velocità	»	7,408,118
Prodotti diversi	»	85,441
Totale	L.	16,365,105

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	9,623,828	L.	8,689,386
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,833,383	»	1,650,866
» Romane	»	2,415,216	»	2,201,435
» Meridionali	»	2,152,408	»	2,073,175
» Venete	»	120,157	»	100,613
» Sarde	»	102,928	»	84,315
Ferrovia Torino-Lanzo	»	41,161	»	39,190
» Torino-Rivoli	»	16,294	»	14,530
» Settimo-Rivarolo	»	14,126	»	12,569
» Milano-Saronno-Erba	»	35,635	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	9,969	»	»
Totale	L.	16,365,105	L.	14,866,079

Si ebbe dunque nell'ottobre 1879 un aumento di lire 1,499,026. Tutte le linee furono in aumento; però l'aumento principale si nota sulle ferrovie di proprietà dello Stato, per le quali ascese a L. 934,442; e sulle Romane, per le quali ascese a L. 213,781. L'aumento minimo si ebbe sulla Settimo-Rivarolo in L. 1,557. Non si tiene qui conto delle linee Milano-Saronno-Erba e Conegliano-Vittorio, che nel 1878 non erano ancora aperte all'esercizio.

(1) Vedi *Monitore* N. 51 del 1879.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nell'ottobre 1878 era di chil. 8266, nell'ottobre 1879 ascendeva invece a chil. 8402, essendosi nel detto mese aggiunti chil. 6 (pel tronco S. Pietro Martire, della linea Milano-Saronno-Erba) ai chil. 8396, ch'erano nel settembre 1879.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto ottobre 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	78,178,843	L.	73,533,582
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	13,538,525	»	12,619,421
» Romane	»	23,316,299	»	21,855,733
» Meridionali	»	18,523,321	»	17,219,897
» Venete	»	838,449	»	680,415
» Sarde	»	904,407	»	785,635
Ferrovia Torino-Lanzo	»	394,744	»	362,131
» Torino-Rivoli	»	135,470	»	128,641
» Settimo-Rivarolo	»	118,885	»	72,327
» Milano-Saronno-Erba	»	160,403	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	57,685	»	»
Totale	L.	136,167,001	L.	127,257,782

Nel 1879 si ebbe, pertanto, un aumento totale di lire 8,909,219. Tutte le linee furono in aumento; però l'aumento principale si ebbe sulle ferrovie di proprietà dello Stato con L. 4,645,261; sulle Romane con L. 1,460,566, e sulle Meridionali, con L. 1,303,424. Il minore aumento si ebbe sulla linea Torino-Rivoli con sole L. 6,829, non tenendosi conto delle suindicate linee non ancora aperte all'esercizio nel 1878. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di ottobre 1879, confrontato con quello dell'ottobre 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	2,552	L.	2,317
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,960	»	1,765
» Romane	»	1,435	»	1,327
» Meridionali	»	1,484	»	1,429
» Venete	»	877	»	734
» Sarde	»	445	»	423
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,286	»	1,224
» Torino-Rivoli	»	1,357	»	1,210
» Settimo-Rivarolo	»	614	»	546
» Milano-Saronno-Erba	»	869	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	906	»	»
Media complessiva	L.	1,965	L.	1,814

Si ebbe dunque nell'ottobre 1879 un aumento di L. 151. Tutte le linee aumentarono; ma specialmente le ferrovie dello Stato con L. 235, le ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato con L. 195, la ferrovia Torino-Rivoli con L. 147, le Venete con L. 143, e le Romane con L. 108.

Finalmente il prodotto chilometrico pel periodo dal 1° gennaio a tutto ottobre 1879, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	20,781	L.	19,698
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	14,479	»	13,920
» Romane	»	13,920	»	13,205
» Meridionali	»	12,774	»	11,875
» Venete	»	6,120	»	4,966
» Sarde	»	3,915	»	3,947
Ferrovia Torino-Lanzo	»	12,334	»	11,316
» Torino-Rivoli	»	11,289	»	10,720
» Settimo-Rivarolo	»	5,168	»	5,166
» Milano-Saronno-Erba	»	8,020	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	8,240	»	»
Media complessiva	L.	16,437	L.	15,581

Si ebbe dunque pel 1879 un aumento nella media generale di L. 856.

Aumentarono: le ferrovie di proprietà dello Stato di lire 1,083, le ferrovie di diverse Società esercite dallo Stato di L. 983, le Romane di L. 715, le Meridionali di L. 809, le Venete di L 1,151, Torino-Lanzo di L. 1,018, Torino-Rivoli di L. 569, Settimo-Rivarolo di L. 2.

Diminuirono invece le Sarde di L. 32. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda, il prodotto del mese di ottobre ascese a L. 28,343, cioè con un aumento di L. 984 in confronto dell'ottobre 1878; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto ottobre 1879 ascese a lire 262,329, cioè con un aumento di L. 31,725 in confronto dell'eguale periodo del 1878.

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 gennaio.

La Deputazione provinciale di Milano, nella seduta del 26 scorso dicembre, ha deliberato di sollecitare il Ministro dei lavori pubblici a voler tosto por mano agli studii di una linea Gallarate-Ternate, essendo intendimento della Deputazione medesima di portare, nella imminente sessione straordinaria del rispettivo Consiglio, non solo la proposta di accordare al Governo il richiesto sussidio per la linea predetta, ma eziandio quella di anticiparne la costruzione a carico della Provincia, a senso della legge 29 luglio 1879 per le nuove costruzioni ferroviarie.

La prefata Deputazione provinciale ha deliberato inoltre di dare comunicazione di tale deliberazione al Ministero dei lavori pubblici, alla Deputazione provinciale, Municipio e Camera di commercio di Genova, al Municipio di Gallarate ed al Comitato di Gavirate.

Secondo la Deputazione provinciale di Milano, sarebbe il tracciato Gallarate-Ternate il più conveniente da seguirsi per la linea di 3ª categoria da Gallarate ad un punto della Novara-Pino superiormente a Sesto Calende.

Alle molte considerazioni in favore del detto tracciato, si aggiunge anche quella, che gli studii già eseguiti dall'ingegnere Pensa da Pombio a Sesto Calende e da Cuvio a Luino, oltrecchè dimostrano un accorciamento considerevole (3 chil.) in confronto di altri tracciati volgenti lungo la sponda sinistra del lago Maggiore, rendono evidente anche la opportunità e la convenienza dello stabilito raccordo della linea da Gallarate a Ternate.

Il progetto del suddetto ingegnere Pensa venne già esaminato da una Commissione formata di consiglieri comunali e membri della Camera di commercio ed arti di Genova, la quale, nella sua relazione, lo ha trovato degno di tutta la considerazione: epperciò la Camera stessa lo ha vivamente raccomandato al Governo, affinchè negli studii della linea Novara-Pino si tenga nel debito conto il proposto tracciato.

Questo progetto, come è detto nella deliberazione della Deputazione provinciale di Milano, della quale vi ho parlato di sopra, non seguirebbe il lago, ma si internerebbe invece più a levante del medesimo, ottenendo in complesso un minor percorso di 3 chilometri, in confronto della linea in vicinanza del lago. —

Dagli Uffizi tecnici governativi, a cui furono affidati gli studii delle nuove linee ferroviarie approvate colla legge del 29 luglio 1879, furono finora presentati al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti definitivi:

Per la linea Faenza-Pontassieve, progetto di un tratto di ferrovia, che si stacca dalla linea Bologna-Ancona superiormente alla St. one di Faenza, ed arriva fino a 5 chilometri dal detto punto di distacco. I lavori previsti da eseguirsi rilevano alla somma di L. 400,000.

Per la linea Teramo-Giulianova, progetto di un tronco di circa 2 chilometri, e del costo complessivo di L. 25,000. Per questo tratto però, la linea correndo parallela alla Ancona-Foggia, il progetto non contempla che l'ampliamento della piattaforma stradale per far luogo alla posa del binario della nuova linea.

Per la linea Siracusa-Licata, progetto di un tronco della lunghezza di circa 8 chilometri, distaccantesi dalla Stazione di Siracusa. I lavori da appaltarsi con questo progetto ammontano a circa L. 830,000. —

In questi giorni venne approvata dal Ministero dei lavori pubblici e da quello di agricoltura e commercio la nuova tariffa delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Incino-Erba pei viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità. X.

Il servizio ferroviario a Genova.

Genova, 28 dicembre 1879 (*).

Ho assistito anch'io alla riunione dei principali commercianti di Genova, in numero di 50 all'incirca, che ebbe luogo avant'ieri, alle 2 pom., nel palazzo della Prefettura, e sono quindi in grado di darvi precisi ragguagli in proposito. La conferenza era presieduta dal sig. Prefetto, che aveva alla sua destra il presidente della Camera di commercio, comm. Millo: e vi intervennero, per l'Amministrazione ferroviaria, il Direttore dell'esercizio comm. Massa, l'Ispettore locale cav. Lanfranchi, ed il capo-Stazione di Genova P. P.

Dichiarata aperta la seduta, il sig. Prefetto invitò i commercianti ad esporre i loro reclami. Parecchi sorsero tosto a protestare contro il servizio ferroviario in genere, e in particolar modo contro la mancanza di carri, quasi accusando l'Amministrazione di trascurare di proposito gli interessi genovesi. E siccome il Prefetto osservava che questi erano sempre i reclami generici già tante volte avanzati, sui quali l'Amministrazione si era già spiegata, e invitava a specificare le ragioni per cui ora si riproducevano con più insistenza del solito, così varii negozianti dichiararono che in questi ultimi giorni era loro più d'una volta accaduto di ricevere solo un vagone o due, sopra dieci o dodici richiesti.

Dopo ciò, il Prefetto pregò il comm. Massa di esporre quelle spiegazioni che in proposito trovasse di dare. Questi respinse in primo luogo, a nome dell'Amministrazione, l'accusa di trascuranza degli interessi genovesi, mostrando come essa invece ne abbia sempre avuto gran cura, e pei riguardi dovuti a questa gran piazza commerciale, e pel suo stesso tornaconto, che la induce evidentemente a favorire in ogni modo il movimento del porto di Genova, che è la fonte principale del suo traffico. Ammise tuttavia che in questi ultimi tempi poteva essersi verificata una momentanea penuria di veicoli; ma aggiunse che ciò doveva

(*) Ecco la corrispondenza, giuntaci in ritardo, come annunciammo nel precedente numero. (La Red.)

ascriversi ad un complesso di circostanze costituenti un vero caso di forza maggiore.

Avvertiva poi il comm. Massa essere antica la questione fra il Commercio di Genova, che reclama per la scarsità dei carri, e l'Amministrazione ferroviaria, la quale sostiene che i medesimi non fanno difetto; e non potendosi ammettere che l'una parte si lagni senza alcun motivo, nè che l'altra si ostini a negare un male reale, disse dover esservi qui un malinteso. E facendosi a chiarire questa sua affermazione, egli chiese si stabilisse anzitutto quale sia la capacità di lavoro dello Scalo di P. Caricamento e delle calate di S. Benigno. Dopo qualche discussione in proposito, venne ammesso di comune accordo, che a P. Caricamento si possono caricare 200 vagoni al giorno, ed a S. Benigno 200 d'inverno, 250 d'estate. Ora, riprendeva il Direttore dell'esercizio, in questi limiti l'Amministrazione ha sempre fornito e potrà continuare a fornire i vagoni a Genova. Che se in questi ultimi giorni accadde qualche volta che i carri disponibili fossero in numero inferiore ai detti quantitativi, lo si dovette all'eccezionale rigore della stagione; poichè le nevi ed il gelo avevano talmente rese difficili le manovre, che questo basta a chiarire come qualche partita di carri, destinati a Genova, abbia potuto subire ritardi per via.

Ma l'inconveniente sta in ciò, che non sempre il numero di vagoni, che le condizioni degli Scali permettono di provvedere a Genova, bastano ai bisogni del Commercio. Così, se si fa l'addizione dei veicoli chiesti, ad esempio, per P. Caricamento in un determinato giorno, si trova che essi ascendono a 427. Ora è evidente che, quando l'Amministrazione avrà dato i 200 di cui quello Scalo è capace, essa avrà adempiuto il suo còmpito, poichè a nulla gioverebbe il concentrarne nelle vicinanze un maggior numero che non si potrebbe utilizzare; ma il Commercio continuerà tuttavia a lagnarsi, perchè gli sono mancati 227 carri. Conchiudendo, avvertiva che i lavori in corso nel porto mirano appunto a dare al Commercio più ampio e comodo sfogo; e che, se fin d'ora le condizioni locali consentissero di fornire tutti quei carri di cui si sente il bisogno, non vi sarebbe la necessità di quelle nuove opere.

Dopo ciò, il Prefetto riassunse la lunga discussione, facendo notare che l'Amministrazione ferroviaria si dichiarava in grado di fornire e trasportare tutti i carri che giornalmente possono venire richiesti nei limiti sopraccennati, e cioè compatibilmente collo stato presente degli Scali: che finora li aveva sempre forniti, all'infuori forse di questi ultimi giorni; e che non mancherebbe di fare altrettanto per l'avvenire, ma non poteva impegnarsi ad un lavoro maggiore di quello che le calate possono fare.

Siccome poi i radunati si mostravano impensieriti pel fatto che alle attuali strettezze non si possa portare rimedio, se non col compimento delle opere del porto, così il comm. Massa riprese a parlare per dissipare tale timore: avvertì che, verificandosi ora a Genova un sensibile risveglio d'affari, che giova sperare durevole, era intento dell'Amministrazione ferroviaria di utilizzare, anche in via provvisoria, quei lavori che si vanno di mano in mano compiendo; e appunto in questo ordine di idee, si era di recente appaltata la posa di parecchi binarii sulla nuova spianata degli Zingari e di S. Limbania, con che sarà reso più possibile di aumentare il carico giornaliero dei vagoni.

Non mancò, durante la discussione, chi volle anche farsi eco dei lamenti per le pretese parzialità in favore di Savona. Ma, a questo proposito, il comm. Massa, mentre osservava che l'argomento usciva dal tema prefisso alla conferenza, si limitò a dichiarare che l'Amministrazione non intendeva usare nessuna parzialità per quel porto, e che il trattamento fattogli era quale le condizioni locali logicamente dettavano. —

Eccovi un resoconto, che ritengo abbastanza diffuso, della importante conferenza. Ve ne posso garantire la esattezza; ed esso vi metterà quindi in grado di valutare le meno precise informazioni, che in proposito furono date da alcuni giornali. L. S.

INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA MILANO-ERBA.

Milano, 1° gennaio.

Come avete annunciato nel vostro ultimo numero, ieri ebbe luogo l'inaugurazione dell'intera linea ferroviaria Milano-Erba.

Poco dopo il mezzogiorno, partiva dall'elegante Stazione in Piazza Castello il treno, composto di 14 vetture, con due locomotive. Moltissimi erano gli invitati, tra i quali: il consigliere delegato Guala, rappresentante il Ministro dei lavori pubblici ed il R. Prefetto; i senatori conti Casati e Annoni; i deputati Fano, Merzario, Cagnola e Bizzozero; i signori Boselli, Ratti e Mantegazza delle Ferrovie dell'Alta Italia; i consiglieri provinciali nob. Giorgio Giulini, cav. Giuseppe Bianchi, cav. Giulio Bianchi, ed avv. Gastel; i consiglieri comunali Boito, Massara e Cesare Finzi; il comm. Villa Pernice, il banchiere Brot, ecc.

Anche le signore erano copiosamente rappresentate, e fra esse sempre distinta la moglie del concessionario della ferrovia, signora Vaucamps.

Il treno inaugurale fu accolto festosamente al suo passaggio per i paesi attraversati dalla nuova ferrovia, e specialmente alle tre Stazioni, dove esso sostava per la prima volta, cioè di Lambrugo, Ponte Nuovo ed Erba.

Ad ognuna di queste Stazioni, parate a festa, la banda musicale paesana si rendeva interprete del giubilo di quelle buone popolazioni.

Se l'indole del vostro giornale me lo permettesse, vorrei sbizzarrirmi a descrivervi le impressioni, che per tutta la linea, ma specialmente da Inverigo ad Erba, ha provato il vostro corrispondente. Mi limiterò a dirvi, che le vedute più incantevoli si succedono con rapidità: la collina, il piano ed il monte si alternano senza tregua dinanzi agli sguardi del viaggiatore, innamorato della pittoresca Brianza.

La Stazione di Erba, tutta a fiori e festoni, quando vi giungemmo era già affollata. Sul piazzale dinnanzi alla medesima, presso un piccolo obelisco coperto di un panno verde, si riunirono le Autorità. Il consigliere Guala prese pel primo la parola, encomiando i signori Vaucamps e Campiglio, ed annunciando loro che il Re li nominava Cavalieri della Corona d'Italia. Parlarono quindi l'on. Merzario, il Prefetto di Como, l'assessore Tagliasacchi pel Sindaco di Milano.

Indi fu scoperto il piccolo monumento, donato al Comune di Erba dal signor Vaucamps, sul cui lato anteriore è tracciata la nuova linea, e sul posteriore è scolpita la seguente iscrizione: « Questi massi — Dalla roccia divelti — Per aprire il varco alla locomotiva — Che addì 31 dicembre 1879 — Corse per la prima volta — Da Milano ad Incino-Erba — Alberto Vaucamps — Concessionario dell'opera — Consacra — Ad onore degli uomini egregi — Che diedero all'impresa — Fomento ed aiuto ».

Fu poi distribuito agli invitati un lavoro poetico sulla

Brianza del dott. C. Bazzoni; ed alla Stazione, per conto della Società ferroviaria, furono loro offerti dei rinfreschi.

Verso le ore quattro, salutati dalla popolazione festante e dalle Autorità locali, gl'invitati fecero ritorno a Milano, oltremodo lieti di avere assistito alla bella cerimonia, alla quale persino il sole volle prender parte in tutto il suo splendore.

— Il signor Vaucamps volle poi finire la bella giornata, invitando a sontuoso banchetto, all'Hôtel de la Ville in Milano, Autorità, senatori, deputati, rappresentanti della stampa ed altri distinti cittadini. La signora Vaucamps, con quella grazia che le è naturale, faceva gli onori di casa. Sedevano ai suoi lati il Guala ed il sindaco conte Belinzaghi, e di fronte, alla tavola parallela, aveva il marito fra i senatori Casati ed Annoni. La sala era riccamente decorata e tutta a fiori; il pranzo, per circa 70 coperti, ed il servizio relativo furono splendidi.

Allo champagne, fecero brindisi il signor Vaucamps, che propinò al Re ed alla Casa Reale. Rispose il Guala, [illegible] lo al Vaucamps ed alla nazione belga. Indi il Be[illegible]ghi, come console del Belgio, ringraziò il rappresen[illegible] del Governo italiano; e come sindaco di Milano, disse [illegible]rgli soltanto, in mezzo a tanta gioia, che il signor [illegible]aucamps, anzichè Belga, non fosse Lombardo.

Parlarono poi il deputato Merzario, proponendo l'invio di un telegramma al ministro Baccarini per gli augurii alla Real Casa (proposta che fu accolta all'unanimità, e condotta tosto ad effetto); ed i deputati Bizzozero e Fano, facendo voti che il signor Vaucamps prosegua la sua opera fino a Varese e Mendrisio.

E così si chiuse la bella giornata e l'anno 1879, lasciandoci colla mente piena di grati ricordi.

— Ed ora che codesta linea, mercè l'intelligen[illegible] ed il coraggio di un bravo imprenditore belga, nonchè la costanza ed attività di un distinto ingegnere lombardo, è completamente finita, non vi sarà discaro che io vi fornisca su essa alcuni cenni d'ordine tecnico.

Il punto più alto è Inverigo, dove il piano del ferro è di 200 metri circa al disopra di quello della Stazione di Milano. Da Inverigo ad Erba invece, la linea è sempre in discesa. Da Milano a S. Pietro s'incontrano livellette dolci; ma da questa Stazione ad Inverigo trovansi le livellette maggiori di tutta la linea, le massime delle quali però non superano il 15.50 per mille.

Tra Milano e S. Pietro, tanto lo scartamento, che la sezione sono quelli ordinarii delle nostre ferrovie. Al contrario, tra S. Pietro ed Incino-Erba, se lo scartamento si conserva il medesimo, la sezione è ridotta, e si hanno precisamente 40 centimetri di altezza di massicciata, in luogo dell'altezza usuale.

Le guide in ferro, sistema Vignole, sono alquanto più leggiere di quelle ordinariamente in uso sulle linee di maggiore importanza: sono cioè rotaie del peso di 30 chilog. per metro; la distanza fra traversa e traversa è di 90 centimetri, ed il giunto è sospeso.

Passando a parlare dei manufatti della linea, meritano speciale menzione: un ponte obliquo in muratura, della luce di m. 7.50, sul torrente Seveso, costruito ad archi retti; il sotto-passaggio alla linea Milano-Como; ed il ponte a travate metalliche sul torrente Terrò (presso Meda), la cui luce in isbieco è di 11 metri. Da questo punto sino a Mariano non vi sono manufatti che meritino particolare ricordo. A 300 metri circa da Mariano trovasi una tromba a sifone, con un'altezza di caduta di 4 metri.

Riassumendo, si può dire che i lavori più importanti della linea si riducono tra Inverigo e Ponte Nuovo: quivi furono superate le maggiori difficoltà.

La strada corre costantemente sull'estremo lembo dell'altipiano, che è fra Lambrugo e Ponte Nuovo, mantenendosi sempre a mezza costa, coi relativi muri di sostegno difesi da solidi parapetti in ferro. Per un tratto di 300 metri, sempre fra le suddette località, esiste una trincea interamente di roccia sedimentaria, a strati inclinati, dell'altezza di 11 metri.

Quantunque la linea sia di nuova posa, e la massicciata, fra i geli fortissimi di questi giorni, si trovi oltremodo indurita, pure la trazione vi è regolarissima, talchè senza scosse si superano le più grandi pendenze. L'armamento è in perfetto ordine, non eccettuati gli scambii delle Stazioni, che ieri vennero percorsi a grande velocità, senza che se ne risentissero notevoli urti.

A conferma di quanto sopra, basta accennare che con due sole macchine vennero rimorchiate, ad una velocità abbastanza considerevole, le 14 vetture del treno inaugurale, pesanti a vuoto 9 tonnellate ciascuna, e cariche di circa 500 invitati; e che in meno di un'ora e mezza vennero percorsi i 43 chilometri da Milano ad Erba, comprese le quattro fermate intermedie.

Se la mia corrispondenza non fosse già troppo lunga, vorrei dirvi qualche cosa anche sulle macchine e sulle eleganti vetture; ma, siccome i vostri lettori già le conoscono per ciò che ne fu detto in precedenza, così faccio punto.

E. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Fino all'ultimo momento di stampare il giornale, non sono noti i provvedimenti del Ministro dei lavori pubblici circa la ricostituzione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ciò ch'è noto si è che le dimissioni date dagli on. Vitali, Martorelli, Salis e Boselli furono accettate; non così quelle degli on. Morandini e Benazzo, e del Direttore dell'esercizio, comm. Massa.

Le notizie pubblicate da altri giornali riguardo ai nuovi consiglieri non hanno alcun carattere ufficiale; e crediamo che il ritardo degli attesi provvedimenti possa dipendere dall'indisposizione, da cui, secondo le ultime notizie di Roma, fu côlto l'on. Baccarini.

Ci consta che in questi ultimi giorni venne spedito al Ministero dei lavori pubblici dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia il progetto esecutivo del 1° tronco della linea Novara-Pino, che è compreso tra il Rio di Vallegrande presso Maccagno Superiore ed il Rio Dirinella (confine svizzero), della lunghezza di m. 6200.

Non è un gran tronco, in quanto a lunghezza; ma è però abbastanza importante, perchè si tratta di un importo di circa L. 2,100,000, escluso l'armamento e le opere in ferro, ammontanti ad altre L. 240,000 circa; e quindi di un importo totale di L. 2,340,000, cioè circa 380,000 lire al chil., tutto compreso.

Vi sono varie opere importanti, come: due gallerie, una detta di *Pino* presso il confine svizzero, lunga circa 370 m.; e l'altra detta del *Ronco Sigolino*, di oltre 400 m.; — una grande trincea al Poggio, ed altre minori, ma però im-

portanti; — un ponte-viadotto a tre arcate, di m. 12 ciascuna, ed alto circa 18 metri nel centro; ed altro ponte al confine, di m. 20, — oltre una cinquantina di manufatti minori, alti argini, e molti muri di sostegno a valle ed a monte.

A Pino è poi progettata una piccola Stazione, anzi una *Fermata di Pino*, affine di servire tre paesetti (Pino, Tronzano, Bassano) prossimi al confine, e che meritano certo qualche riguardo.

L'andamento planimetrico riescì bene sviluppato, con ampie curve di grande raggio, e senza pendenze, essendo la livelletta orizzontale per tutta l'estesa del tronco: soluzione questa la più favorevole e razionale, sia per lo scopo della linea, che dev'essere nelle migliori condizioni di viabilità; sia perchè, costeggiando il lago, le ascese e discese non avrebbero ragione di essere che in una economia, la quale si ridurrebbe a poco, e nel caso nostro male intesa.

L'urgenza colla quale venne chiesto il progetto per affrettare il cominciamento dei lavori, non permise di presentare un tratto più lungo; però tra pochi giorni si porterà a compimento anche la parte Vallegrande-Maccagno Inferiore (m. 2500 circa), ove si arresterà per ora il progetto esecutivo della suddetta linea, in attesa che sia risolto il passaggio Luino-Laveno per il lago, o Luino-Cuvio, dipendendo da questa soluzione la scelta di un tracciato, anzichè di un altro, anche nella parte Maccagno-Luino.

La solerzia spiegata da tutto il personale addetto agli studii della linea Novara-Pino (in vero assai scarso) è superiore ad ogni elogio, essendosi lavorato, dal 20 al 31 dicembre, persino 12 e 14 ore tra giorno e notte; ma si voleva compiere il lavoro pel 1° gennaio, e vi si riescì.

Non possiamo quindi che far voti perchè l'esempio di tanta attività e sollecitudine serva di sprone alle squadre incaricate di consimili studii per altre linee, per le quali appunto furono ordinati dal Ministro con tanta premura, e se ne attendono con viva impazienza i risultati, anche per dar pane e lavoro ai nostri bisognosi operaj.

In seguito all'approvazione, da parte del Ministero dei lavori pubblici, del progetto definitivo della Stazione di Savona, sappiamo che vennero già diramate lettere d'invito alle Ditte concorrenti alla gara per la costruzione della detta Stazione; la qual gara verrà chiusa il 14 corrente. Appena conosciuto il migliore offerente, si procederà tosto alla stipulazione del relativo contratto d'appalto, e quindi al tanto desiderato incominciamento dei lavori. L'importo dei lavori da appaltarsi ascende a circa L. 700,000.

La costruzione della Stazione definitiva di Bordighera venne già appaltata; ed esaurite le solite formalità per la stipulazione del contratto, si porrà presto mano anche a questi lavori, esaudendo così il desiderio generale che quell'amena ed assai frequentata località venga provveduta di una conveniente Stazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 24 dicembre p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la proroga a tutto giugno 1880 del termine per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

— Come fu già annunziato, la Commissione parlamentare per la suddetta inchiesta riprese il giorno 3 corrente in Livorno ed il 4 in Firenze le sue pubbliche sedute, sotto la presidenza del senatore Brioschi.

Ci riserbiamo, riferirne un sunto nel prossimo numero, come abbiam fatto per le sedute consimili tenute nelle altre città del Regno.

Ferrovie del Piemonte. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 29 dicembre p. p., mandò rassegnarsi al Consiglio provinciale, per le definitive sue deliberazioni, il verbale dell'adunanza dello stesso giorno, con cui i delegati delle Provincie di Alessandria, Novara e Torino, si sono concordati nel fissare le rispettive quote di concorso nella spesa di costruzione della ferrovia Chivasso-Casale: cioè Alessandria per 35 parti, Novara per 19, e Torino per 46.

Il detto Consiglio provinciale si adunerà domani (8) per deliberare sulle proposte della Deputazione medesima, oltre che sulla linea Chivasso-Casale, anche su quelle di Carmagnola-Bra ed Airasca-Cavallermaggiore, che interessano la Provincia di Torino, in esecuzione della recente legge.

Ci asteniamo oggi dal riferire le varie proposte della Deputazione, in riserva di riferire le deliberazioni che saranno prese domani dal Consiglio provinciale.

Tramways di Roma. — Il 5 corr. ebbe luogo in Campidoglio l'asta per la concessione delle linee di *tramways*.

Si presentarono al concorso, e fecero il relativo deposito, il sig. Benzi, i signori Fortini e Rotondi, i signori Grant e Deponz, il sig. Marini proprietario dell'Impresa degli *omnibus*, e il sig. Baccelli Desiderio, direttore della Società belga dei *tramways* Roma-Tivoli.

L'asta era presieduta dal signor ingegnere Bracci, assessore dell'Ufficio edilizio.

La prima concessione (linea di Via Nazionale) toccò al sig. Marini, il quale fece la maggiore offerta (canone annuo di lire 2 mila).

Si passò quindi alla concessione delle altre linee; ma l'asta essendo rimasta deserta, si fece un verbale negativo.

Tramways di Palermo — Venerdì scorso, il Consiglio comunale di Palermo approvò alcune proposte della Giunta per nuove linee di ferrovie a cavalli: cioè per quella che da piazza Vittoria deve percorrere il corso Tukery, via Lincoln a Romagnolo; e per l'altra, che da piazza Vittoria, percorrendo il corso Amedeo, deve raggiungere quella della Olivuzza.

In quanto alla linea da piazza Marina per unirsi a quella di via Lincoln, fu suggerita la via 4 Aprile. Alla Giunta fu data facoltà di scegliere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 17.30, dal lato di Airolo m. 29.40; in totale m. 46.70, cioè m. 6.65 in media giornaliera.

Restano da perforare m. 357.40.

Disastro ferroviario in Svizzera. — La *Nuova Gazzetta di Zurigo* riceve da S. Gallo un dispaccio telegrafico, del 31 dicembre, che le segnala un grave infortunio ferroviario. Il convoglio, che parte da Zurigo alle 10 ant., è fuorviato. Due locomotive furono gettate fuori della via, due vagoni per bagagli sono completamente distrutti, ed una vettura passeggieri lo è per metà. Il conduttore del treno è morto, ed il macchinista rimase sepolto vivo sotto la locomotiva. Circa cinque persone di servizio del convoglio ed otto passeggieri sono feriti, fra cui taluni in pericolo di vita.

Questo disastro avvenne precisamente avanti la città di S. Gallo.

Ferrovie francesi. — Il sig. De Freycinet, prima di abbandonare il ministero dei lavori pubblici per assumere quello degli esteri e la presidenza del Consiglio dei ministri, ha indirizzato al Presidente della Repubblica un rapporto, nel quale espone i principali risultati della sua biennale gestione ed il punto in cui ora si trova il suo grande programma di lavori pubblici.

Questo programma, dice egli, è essenzialmente contenuto nelle tre leggi dette di classificazione:

1° Rete complementare delle linee d'interesse generale; 2° Vie navigabili; 3° Porti marittimi.

I lavori previsti da queste tre leggi rappresentano un totale di spese di circa 5 miliardi, ai quali conviene aggiungere 800 milioni per il riscatto delle strade ferrate. Sopra questa somma, 500 milioni sono stati destinati al riscatto ed al compimento delle linee delle Compagnie secondarie.

L'insieme del programma assorbirà dunque una somma di quasi 6 miliardi. Tale spesa sarà ripartita sopra dodici esercizii, dal 1878 al 1890.

Mediante questo sacrifizio, la rete ferroviaria sarà aumentata di 18,000 chilometri, con che sarà portata a 42,000 chilometri; 10,000 chilometri di vie navigabili saranno costrutti o migliorati; la quasi totalità dei porti marittimi verrà ingrandita o trasformata.

Dal 1° gennaio 1881, i lavori saranno in pieno sviluppo.

Nel 1877, sopra l'insieme delle ferrovie costruite dallo Stato, si erano spesi 25 milioni di franchi; nel 1878, primo anno del programma, se ne spesero 60 milioni; nel 1879, 130 milioni; nel 1880, la spesa ammonterà a 200 milioni.

Circa le vie navigabili ed i porti, la progressione è meno rapida. Essa si eleva, nel 1877, a fr. 43,317,220; nel 1878, a fr. 48,757,720; nel 1879, a fr. 61,797,860.

Nel 1882, cioè nel momento in cui l'esecuzione del programma sarà nel suo pieno sviluppo, la spesa per le strade ferrate, per le vie navigabili e pei porti oscillerà intorno ai 500 milioni.

Il rapporto del sig. De Freycinet termina con l'esposizione dei lavori della Commissione per la ferrovia attraverso il deserto di Sahara e delle missioni esploratrici.

Ferrovia Rodolfiana. — Il Ministro del commercio austriaco ha notificato al Consiglio d'amministrazione della *Rudolphsbahn*, che col 1° gennaio 1880 il Governo, in base alla legge 14 dicembre, assumerà l'esercizio di quella ferrovia.

L'articolo 4° della legge dice che il Governo è autorizzato ad assumere l'esercizio di quelle ferrovie guarentite, le quali negli ultimi cinque anni hanno consumato più della metà del prodotto netto guarentito.

Questa disposizione viene ora applicata alla *Rudolphsbhan*, e il Consiglio d'amministrazione ha riconosciuto l'equità della misura.

— Il *Fremdenblatt* aggiunge: Ieri fu firmato, nel Ministero del commercio, dal Consiglio d'amministrazione della *Rudolphsbahn* e dai rappresentanti del Governo il protocollo relativo all'assunzione col 1° gennaio, da parte dello Stato, dell'esercizio della ferrovia Rodolfo. Ad amministratore dell'esercizio, dal quale dipende tutto il personale di amministrazione, fu nominato l'ispettore generale consigliere di reggenza de Perl.

Il *Fremdemblatt*, in riflesso alle condizioni della ferrovia sequestrata, non ritiene possibile altro rimedio che l'acquisto, al più tardi fra tre anni, della ferrovia da parte dello Stato.

Ferrovia del Predil. — È noto che il Ministro del commercio austriaco diresse, addì 24 dicembre u. s., al Consiglio d'amministrazione della Ferrovia Rodolfiana un rescritto, col quale gli veniva comunicato che col 1° gennaio 1880 doveva passare nelle mani dello Stato l'esercizio di tutta la rete.

Questa misura, soggiunge la *Triester Zeitung*, è per Trieste di grandissima importanza, nel senso cioè, che ora si può sperare che lo Stato sarà per prolungare la linea Rodolfiana fino al mare, e con ciò quindi realizzare il voto, per lunghi anni nutrito dai Triestini, in riguardo alla ferrovia del Predil.

Ferrovie serbe — È sempre in grave contestazione la questione del tracciato da adottarsi per la nuova rete ferroviaria della Serbia. Sono due i tracciati proposti, e di essi uno agevolerebbe assai il commercio e le vedute politiche dell'Austria-Ungheria, l'altro invece presenterebbe tutti i vantaggi alla Bulgaria, soddisfacendo gli interessi della Russia. Dal giorno della firma del trattato di Berlino ad oggi, non è stato che un succedersi continuo di pressioni da Vienna e da Pietroburgo per decidere il Governo di Belgrado ad adottare il tracciato rispettivamente favorevole. Il ministro Ristich ha trovato finora modo di mantenersi libero da impegni, accontentando con promesse i due potenti vicini. Ora però il Governo austro-ungarico è deciso di venire ad una soluzione, ed in base ad un compromesso già passato fra i due paesi, esige l'adempimento delle promesse. D'altra parte, gli agenti russi lavorano attivamente per mandare a vuoto le speranze dell'Austria; e questo stato di cose tiene continuamente in agitazione il principato, non volendo crearsi un pericoloso nemico e non potendo in pari tempo accontentare tutti e due i concorrenti.

Le ultime notizie in proposito accennano a trattative aperte dal Governo di Vienna, e che avrebbero assunto un carattere piuttosto ostile; mentre un dispaccio da Pietroburgo dice che il noto impresario russo Poljakoff arriverà in questi giorni a Nissa per firmare il contratto per la costruzione della rete serba-bulgara. Bisogna dunque attendersi a nuove proteste dell'Austria e ad una conseguente maggior tensione delle sue relazioni colla Russia.

Ferrovie rumene — Al Senato rumeno fu letta, il giorno 2, la relazione relativa al riscatto delle ferrovie. La maggioranza è favorevole al progetto di legge.

Si crede anzi che il Senato accetterà il progetto di legge modificato.

Ferrovie danesi. — Il Governo danese si occupa anch'esso della questione del riscatto delle strade ferrate private. Sono circa due mesi, il Ministro delle finanze, sig. Estrup, invitò la Direzione delle ferrovie di Seeland ad esaminare se non fose nell'interesse della Compagnia di cedere sin d'ora la sua rete allo Stato, in luogo di attendere la data del 1° gennaio 1890, fissata a questo effetto dall'atto di concessione. Nello stesso tempo, il Ministro offriva di rimborsare le Azioni della Compagnia al tasso di 125 p. c. del loro valore nominale, col mezzo di Obbligazioni dello Stato 4 p. c. da ammortizzarsi in 20 anni. Non si conosce ancora la deliberazione della Società. D'altronde, trattasi di un affare importante, poichè il riscatto in questione rappresenta, tenendo conto di tutti i titoli della Compagnia in circolazione, un capitale di 42 milioni di corone circa. Nulladimeno, credesi generalmente che il Governo non si fermerà là, ma cercherà invece di riscattare parecchie altre linee private.

Il disastro del ponte sul Tay. — In aggiunta alle notizie pubblicate su tale disastro, togliamo dai giornali inglesi i seguenti ragguagli:

Tra le più cospicue e costose opere d'arte ferroviarie, va indubitatamente annoverato il ponte sul Tay, presso Dundee, testè scena di uno dei più terribili disastri ricordati negli annali delle ferrovie, e che, in quanto alla sua lunghezza, era senza eguale nel mondo intero. Per mezzo

di questo ponte si potè ravvicinare di 40 chilometri le città di Edimburgo, Dundee e Perth; ma bisognava passare la foce di un fiume profondo nel centro di 13 metri, in tempo dell'alta marea, e mantenere un'altezza sufficiente per lasciarvi passare sotto le navi di più grande portata, conciliando così i vantaggi della navigazione libera, senza interrompere anche momentaneamente il passaggio dei convogli.

Il ponte aveva una lunghezza totale di 3137 metri, e consisteva in 89 aperture, con doppio rango di travature metalliche sovrapposte, rilegate insieme da diagonali di ferro o di legname, a seconda del bisogno. Nelle prime aperture vicine alle due sponde, le travature furono collocate su basamenti rettangolari costrutti in mattoni e cemento; nel resto del ponte si si servì di colonne di ferraccio. Ventotto delle travature, nelle parti più profonde del fiume, misuravano la lunghezza cospicua di m. 44 a 74.50. Alle due estremità del ponte, i binarii furono collocati al livello delle travature *superiori;* nella sezione centrale del ponte invece, affine di dare maggiore altezza pel passaggio delle navi, le rotaie si trovavano al livello delle travature *inferiori*, ed in questa parte la massima elevazione dei binarii sul livello dell'acqua in tempo di alta marea era di 40 metri. Infine. verso ciascuna sponda, un' apertura con travatura sostenuta superiormente e fatta a mo' di corda d'arco.

Il giorno 28 dicembre, come è noto, dominava una fortissima tempesta del S-O., ed i pochi testimoni affermano che, nel momento stesso in cui il convoglio postale proveniente de Edimburgo transitava il ponte, un colpo di vento violentissimo, accompagnato da notevole fragore, avrebbe repentinamente colpito il treno. Si suppone che qualche vagone sarebbe uscito dalle rotaie, e che le carrozze fossero state spinte con violenza contro il fianco del ponte, appunto nella sezione centrale di cui si è fatta parola, e nella quale i binarii si trovavano al livello delle travature inferiori. Ad ogni modo, tale fu la violenza della scossa, che tutta la sezione centrale del ponte crollò istantaneamente, assieme alle colonne di sostegno, sino al livello dell'acqua, portando seco l'intiero convoglio.

Malgrado tutti gli sforzi fatti durante la notte per inviare un bastimento a vapore dal lido sul luogo del disastro, ogni tentativo di avvicinarlo fu indarno. Così perirono miseramente, nonchè l'intiero personale di servizio, tutti i viaggiatori, i quali si calcola essere stati di oltre 90, compresi molti bambini, che non esigevano pagamento

Notizie Diverse

Opere pubbliche straordinarie. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 dicembre p. p., sottoscritto dai ministri Baccarini, Depretis e Magliani, che approva il regolamento per la esecuzione della legge del 24 detto mese sulle facoltà eccezionali, concesse al Governo fino a tutto aprile 1880, per provvedere d'urgenza alla esecuzione delle opere pubbliche straordinarie. Riferiremo tale regolamento nel prossimo numero.

Lavori pubblici. — Le aste a termini abbreviati ordinate finora dal Ministero dei lavori pubblici sono le seguenti:

1. Torino — Sistemazione di un tratto della strada Nazionale del Monginevro, compreso fra Margail e il rivo Salomice, L. 28,500.

2. Sondrio — Ricostruzione di due tratti di galleria nelle località dette Acque Rosse e Valle Bianca, lungo la strada Nazionale dello Spluga, L. 22,600.

3. Belluno — Sistemazione della strada Nazionale di Allemagna nella località Riva di Lasta presso Cima, Fadalto e S. Croce, L. 19,000.

4. Belluno — Ricostruzione del ponte murale sul torrente Vallefina sulla strada Nazionale di Allemagna, L. 26,500.

5. Roma — Ricostruzione in muratura del ponte sul Rivo Valdiano lunghesso la strada Nazionale Cassia, L. 20,500.

9. Aquila — Ricostruzione del ponte sul torrente Campone nel tratto della strada nazionale Marsicana, compreso fra l'abitato di Sora e quello di Avezzano L. 27,000.

7. Aquila — Sistemazione del tratto denominato Pozzo Sfondato, appartenente alla strada nazionale dell'Umbria, L. 23,000.

8. Cosenza — Costruzione in muratura del ponte a 2 luci sul torrente Umeri, lungo la strada nazionale delle Calabrie, L. 24,406.

9. Catania — Sistemazione della frana a Capostra, e lavori alle opere d'arte danneggiate da movimenti franosi nel tronco da Montelevano alle grotte di Sperlinga, della strada nazionale Termini-Taormina, L. 21,000.

10. Girgenti — Lavori di consolidamento della frana Trazzerone nel tratto fra Bivona e S. Stefano Quisisana, della strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, L. 24,500.

Le aste avranno luogo nelle Prefetture delle provincie in cui le opere rientrano; e i lavori dovranno essere intrapresi 5 giorni dopo l'aggiudicazione definitiva di ciascuna opera.

Lavori edilizii in Roma. — Nella seduta del 31 dicembre p. p., la Giunta municipale di Roma, nell'intento di provvedere di lavoro le classi che ne sono prive, ha deliberato la sollecita ed in parte immediata esecuzione di parecchi lavori per l'ammontare di oltre L. 400,000.

Fra i detti lavori notansi:

La costruzione della galleria e fogna dalla piazza Magnanapoli per le vie del Grillo e Bonella al Campidoglio,

La sistemazione di alcune strade all'Esquilino presso le case Rossi;

Il prolungamento della via Principe Eugenio, dalla piazza Vittorio Emanuele a Porta Maggiore;

La sistemazione a stradone alberato del pomerio intorno a levante del quartiere al Castro Pretorio;

Ed il tronco del collettore alto a Sud del Colosseo.

E quando il bisogno lo esigesse, potranno ancora sollecitarsi dei lavori in progetto, pei quali sonosi stanziati dei fondi nel bilancio 1880; in modo che la cifra dei nuovi lavori oltrepasserebbe le 600 mila lire.

Nel deliberare però tale provvedimento, la Giunta ha fatto voto a che il Governo invigili onde una straordinaria immigrazione d'operaj d'altri paesi non lo renda inefficace.

— Si legge poi nell'*Opinione* di lunedì:

Ieri abbiamo visitato la nuova galleria, che si sta costruendo in via Nazionale, e precisamente accanto al Palazzo Pascucci. È il signor Pascucci medesimo che la fa costruire a sue spese, con disegno e direzione del signor architetto Carnevali.

La galleria non è al certo molto vasta, ma in compenso è elegantissima; un solo braccio ne è terminato, e le decorazioni a stucchi, e le superbe cariatidi che si veggono nella base della vòlta, dànno prova evidente del buon gusto dell'architettura e della valentìa degli scultori che vi lavorano.

La galleria occupa, in lungo ed in largo, uno spazio di duemila metri quadrati, ed ha dei magnifici sotterranei abitabili, più un piano superiore composto di sale abbastanza spaziose. Lungo l'interno della galleria, vi sono vaste botteghe.

I lavori di una parte della galleria sono assai avanzati, e nei progetti del Comitato delle feste pel Carnevale sta d'inaugurarla in una delle sere di Carnevale, con un festino e distribuzione di premii alle più belle maschere.

L'egregio architetto risponde per quel tempo del compimento dei lavori, che vi si stanno eseguendo con straordinaria attività; cosicchè, sulla sua parola, avremo una festa di più nel Carnevale ed una novità in Roma.

Il granito rosso di Baveno. — La Ditta N. Della Casa, proprietaria di cave di *Granito rosso* in Baveno, ha testè fatto staccare una considerevole quantità di materiale, e predisposti i lavori alla montagna, in modo da poterne ottenere altro facilmente.

La Ditta medesima può quindi assicurare il disimpegno di qualunque commissione ad epoche fisse che le venisse

diretta, tanto per la dimensione d'ogni singolo pezzo, quanto per la quantità richiesta.

Il granito rosso è conosciutissimo in Italia ed all'estero, ed ogni giorno se ne estende l'uso. È il materiale più stimato per il suo simpatico colore, per la solidità senza eccezione, e pel buon mercato. Esso è suscettibile di qualunque lavorazione, come l'ornato ed il lucido. Per opere monumentali, tiene in Europa il primato; ed a Parigi e Vienna, come a Roma, si ammira e si confonde con quello d'Egitto, i cui monoliti sfidano da secoli le intemperie e tutte le variazioni del clima. Riunisce, insomma, tutte le qualità per essere un materiale elegante e sontuoso; per cui all'Esposizione universale di Parigi del 1878, la Ditta suindicata ottenne la medaglia d'argento.

Che codeste Cave possano dare massi di qualunque dimensione e nella quantità richiesta, non può non interessare tutti i costruttori in genere; e perciò credesi opportuno di diffonderne l'annuncio.

Per l'addietro, non potendo le Cave stesse dare convenientemente il materiale richiesto dal consumo, veniva esso surrogato da altri marmi o pietre, il più delle volte con pari spesa, per opere che vanno deperendo ogni giorno, e non hanno quel carattere e quell'apparenza che sono propri del granito di Baveno.

La Ditta Della Casa fornisce il granito greggio sui vagoni in Arona; ha cantiere di lavorazione, e fornisce pure il granito rosso lavorato, finito ed imballato, a qualunque Stazione ferroviaria d'Europa. (*Comunicato*).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 20 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 29 dicembre p. p.), il capitale della *Società Ligure di trasporti*, sedente in Genova, è aumentato da L. 300,000, diviso in 10,000 azioni da L. 30 ciascuna, a L. 1,000,000, diviso in 20,000 azioni da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 7 dicembre p. p. (*Gazz.* del 31), è approvato l'aumento del capitale nominale della Società per le operazioni di credito ordinario sedente in Prato, col titolo di *Banca Pratese*, e colla durata di 25 anni decorrendi dal 3 novembre 1877; portandolo da L. 100,000, divise in 200 azioni da L. 500 ciascuna, a L. 200,000, divise in 400 azioni dello stesso valore.

— Con R. Decreto del 4 detto mese (*Gazz.* del 2 corr.) è ridotto il capitale della Società anonima avente a scopo principale l'acquisto della Villa d'Este (lago di Como) per l'impianto di locande e stabilimenti congeneri, se[d]ente in Milano col titolo di *Società della Villa d'Este*; por[t]ando il detto capitale da un milione di lire, diviso in 10[00] azioni da L. 1000 ciascuna, a L. 450,000, diviso in 90[0] azioni da L. 500 ciascuna, con opportune modificazioni [a]llo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 3), la Società anonima sedente in Milano, col titolo di *Società Vetraria Veneto-Trentina*, col capitale nominale di un milione di lire, diviso in 2000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 30 gennaio 1873, è autorizzata ad emettere 1000 Obbligazioni da L. 600 ciascuna, fruttanti l'annuo interesse di L. 30 ed ammortizzabili entro 20 anni per estrazione a sorte.

Servizio postale. — L'Amministrazione delle Poste inglesi informa che col 1° gennaio rimane soppresso il servizio estivo diretto tra Queenstown ed Halifax (Nuova Scozia), non che fra Queenstown e S. Giovanni di Terranova.

Le corrispondenze, che hanno corso coi suddetti servizii, saranno inoltrate ad Halifax per la via di Londonderry coi piroscafi del Canadà.

Le corrispondenti partenze dall'Italia avranno luogo:

a) Per la Nuova Scozia, il Nuovo Brunswich e l'Isola del Principe Edoardo, da Roma ogni martedì col treno in partenza per Pisa alle 3 pom.; e dalle altre provincie del Regno, in tempo utile per proseguire da Torino per Modane il mercoledì col treno delle 8.50 ant.,

b) Per Terranova, da Roma ogni 2 martedì, dal 20 gennaio col treno delle 3 pom. per Pisa; e dalle altre provincie del Regno, in tempo utile per proseguire da Torino per Modane col treno delle 8.50 mattina;

c) Perele Bermude, da Roma ogni 4 martedì, dal 3 febbraio col treno delle 3 pom. per Pisa, e dalle altre provincie del Regno in tempo utile per proseguire da Torino per Modane ogni 4 mercoledì dal 4 febbraio col treno delle 8.50 ant.

Ufficii postali. — Col 1° corr. vennero aperti i seguenti nuovi Uffizii postali di 2.a classe:

Colliano (provincia di Salerno); Marianopoli (provincia di Caltanissetta); Montalto Ligure (provincia di Porto Maurizio); Poggioreale (provincia di Trapani); Rocca Pia (provincia di Aquila); San Cippirello (provincia di Palermo); e Zuccarello (provincia di Genova).

Ufficii telegrafici — Il 1° corrente, in Venasca (provincia di Cuneo) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Albegna (provincia di Grosseto) ed in quella di Calcio (provincia di Bergamo).

Nel medesimo giorno è stato attivato il primo un Ufficio telegrafico in S. Marino (Repubblica), con servizio pei privati ed in comunicazione con quello governativo di Rimini.

La luce elettrica a Torino. — Leggesi nella *Gazzetta del Popolo*:

Dopo le numerose applicazioni permanenti della luce elettrica Jablockoff nelle principali città di Europa, e specialmente dopo che il Comune di Londra l'ha adottato officialmente lungo tutta la linea della *Metropolitan*, un gruppo di persone appartenenti all'alto ceto bancario di Torino si è costituito in Comitato fondatore d'una Società, per l'applicazione in Italia di questo sistema.

Venerdì scorso, 2 corrente, fu presentata una proposta al Sindaco di Torino, nella quale si offre d'illuminare la piazza Castello, a cominciare dagli ultimi giorni di carnevale; e nella prossima primavera le principali arterie della città, cioè dalla piazza V. E. per via Po e Doragrossa alla piazza dello Statuto, e da piazza Castello per via Roma alla piazza Carlo Felice.

Tutto l'impianto sarà fatto a spese della Società suddetta, e pel consumo di luce il Municipio realizzerà un'economia di oltre il 40 per cento sul prezzo attuale del gaz.

Il cannone da 100 tonnellate. — Sul felice arrivo del cannone da 100 tonnellate, di cui annunciammo la partenza dall'Arsenale di Torino, si ha da Spezia, 31 dicembre:

Il cannone da 100 tonnellate, imbarcato ieri col carro-*truk* sul pontone da trasporto *Semeria*, e rimorchiato stamane alla batteria di Santa Maria, alle 2 pomeridiane fu sbarcato, e sulla ferrovia speciale condotto in batteria.

Il funzionamento del carro-*truk* fu sempre perfetto. La manovra portentosa, presenziata dai generali Rosset e Bozzani, dai colonnelli Malvano e Giovanetti, dal comm. Roguetta, rappresentante della Casa Schneider, e dai maggiori Ramella e Colucci, fu eseguita con matematica precisione, senza il benchè menomo inconveniente; e questo fa il massimo onore della nostra artiglieria.

Concorso d'ingegneria. — Il Governo del Belgio, con decreto del 14 dicembre 1874, ha istituito un concorso internazionale annuo, con premii di 25,000 fr. per incoraggiare i buoni studii.

Il tema posto a concorso pel 1881 riguarda il miglioramento dei porti su spiagge sottili, e precisamente: *Moyens d'améliorer les ports établis sur des côtes basses et sablonneuses comme celles de la Belgique.*

I concorrenti stranieri dovranno inviare le loro opere, scritte o stampate, prima del 1° gennaio 1881 al Ministero dell'interno a Bruxelles

L'opera manoscritta che otterrà il premio dovrà essere pubblicata nel corso dell'anno successivo a quello in cui il premio sarà stato designato.

Il giudizio sui lavori presentati spetta poi ad un Giurì nominato dal Re del Belgio, composto di settte membri, di cui tre belgi e quattro stranieri di varia nazionalità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana si ebbe poca attività nei valori ferroviarii, ma fermezza nei corsi. Le Azioni della Società delle Meridionali conservarono il prezzo di 424 a 426, facendo per ultimo 414 *ex-coupon*.

Invariate le Obbligazioni relative a 284.50; i Boni a 600.

Le Sarde, della serie A, stazionarie sul 292; le altre, della serie B, sul 295.50; le nuove richieste a 270.75 ed a 271. Le Pontebbane rimasero a 450; l'Alta Italia a 292.50; le Centrali Toscane a 459; le Azioni Ferrovie Romane a 140.50 sostenute.

A Parigi, le Lombarde oscillarono con poco vigore tra il 175 al 183; le Obbligazioni tra il 259 al 258, e per ultimo a 252 *ex-coupon* — Le Vittorio Emanuele invariate sul 266 — Le Azioni Ferrovie Romane si tennero a 123 e 124; le Obbligazioni relative da 320 a 315.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Milano (1861) — 67a estrazione eseguita il 2 gennaio 1880.

Serie estratte:

24	41	97	113	156	206	435	703	806	874	922
1033	1101	1213	1272	1288	1297	1376	1448	1516	1538	1985
2006	2013	2409	2773	2787	2825	2942	2978	3120	3232	3365
3393	3688	3800	3914	3929	4063	4113	4169	4304	4329	4416
4516	4586	4840	4930	4936	5113	5164	5174	5232	5302	5410
5495	5504	5559	5639	5752	5797	6062	6309	6468	6522	6673
7184	7408	7526	7530	7775	7883.					

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Lire	Serie	N.	L.	Serie	N.	L.	Serie	N.	L.
4840	16	70,000	5302	29	300	4113	31	150	2978	35	100
1101	30	1,000	6062	5	300	5232	14	150	3393	1	100
4416	29	1,000	156	24	150	435	42	100	4329	2	100
1985	48	500	703	6	150	1297	25	100	5174	32	100
5639	12	500	1297	15	150	1538	5	100	5302	22	100
7526	42	500	1985	50	150	2013	28	100	5752	40	100
2773	48	300	2006	4	150	2773	29	100			
3232	26	300	2013	11	150	2787	42	100			

Vinsero L. 60 i numeri:

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
113	12	435	10	435	23	806	35	922	4	922	22
922	50	1213	14	1213	29	1272	9	1288	46	1297	1
1448	19	1516	48	2787	38	2978	47	3800	22	3929	7
3929	33	4304	2	4304	29	4329	11	4416	30	4586	33
4586	48	4930	35	5174	1	5410	23	5495	4	5504	9
5639	9	5639	16	5797	10	5797	48	6468	6	6468	13
6673	42	7184	5	7530	9	7883	13.				

Tutte le altre Obbligazioni, contenute nelle 72 serie come sopra estratte, sono rimborsabili con L. 47. — Pagamenti e rimborsi dal 1° luglio 1880.

Prestito a premii della Città di Venezia 1869 — 11a estrazione del 31 dicembre 1879.

Serie 4335 — N. 7 — Premio L. 60,000

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
13283	6	500	2963	12	250	5157	5	100
9390	25	250	13749	17	100	357	13	100
5832	25	250	3535	4	100	14628	20	100

Premii da L. 50.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
12545	13	8419	17	5645	7	12545	1	10249	14	114	21
15421	24	4359	19	4897	11	8419	11	9917	15	7404	1
2285	1	14979	8	15276	10	1846	13	14895	3	141	21
12340	25	4040	16	2306	6	12102	5	4335	13	3445	7
7362	15	8631	13	15017	22	2878	4	5492	25	480	7
6830	5	10220	24	12157	23	9246	14	357	16	4982	14
15421	19	12822	4	4536	24	11005	17.				

I rimborsi sono a L. 30 per cadauna cartella, ed il pagamento, tanto di questi, quanto dei premii suesposti incomincierà col 1° maggio 1880.

Società anonima della strada ferrata da Mortara a Vigevano — La Direzione della Società pubblica i seguenti numeri delle 19 Obbligazioni del prestito della Società stessa (approvato con Regio Decreto 18 febbraio 1856) per la 47a semestrale ammortizzazione, estratte a sorte: 2152 — 1227 — 307 — 1266 — 2094 — 1996 — 993 — 2380 — 486 — 1840 — 765 — 254 — 347 — 2050 — 2183 — 1231 — 379 — 2209 — 740.

A partire dal giorno 5 corrente mese, presso la Banca Agricola Industriale in Vigevano e presso la Banca dei signori Musso e Guillot in Torino, è aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti i surriferiti numeri, in ragione di L. 250 cadauna.

Dal detto giorno, presso le Banche suddette, viene pure pagato alle Obbligazioni del detto prestito il semestre interessi scadente al 31 dicembre 1879, in ragione di L. 5.40 per cadaun vaglia, così ridotto per deduzione di cent. 85 per imposta di ricchezza mobile.

CONVOCAZIONI

Banca di Torino — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 26 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio e dei censori, per deliberare sul rendiconto del 1879, e per la nomina di amministratori e censori.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società delle Cartiere Meridionali — Dal 1° corrente si paga agli azionisti l'interesse del secondo semestre 1879 in L. 6 per azione, presso le Casse della Banca Napoletana.

Banca di Credito italiano — Dal 7 corrente si paga ai possessori di Azioni e Buoni (creazione 1879) lire 12.50 di acconto sugli utili dell'esercizio 1879, e L. 70 per seconda distribuzione del capitale. Pagementi alla sede sociale in Milano, presso la Società di Credito Mobiliare Italiano in Firenze, e presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi a Parigi.

Credito Siciliano — Dal 10 corrente si pagheranno agli azionisti L. 15 per azione come quarto riparto: in Torino presso la Banca di Torino, in Palermo e Messina presso la sede del Credito Siciliano.

Avvisi d'Asta

Il 14 corrente, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà una 2a asta (deserta la 1a), per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Fonni arriva alla nazionale Cagliari-Terranova presso Gavvi, della lunghezza di m. 8071.33, per il presunto importo di L. 70,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7000, idem o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre in acciaio per canne di fucili fucinate (mod. 1870), pel complessivo importo di lire 67,500. Consegna in 4 rate, cioè: 10,000 dopo 60 giorni, 5000 in tre periodi di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 6800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 40,000 aste da casse da fucili (mod. 1870), pel complessivo importo di lire 136,000. Consegna in 4 rate uguali da 10,000, di 50 in 50 giorni. Deposito cauzionale L. 13,600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Cavazzola ed il Monte Cisa, della lunghezza di m. 17,324, per la presunta annua somma di L. 14,520. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario

o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Barletta, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di una parte del rione di S. Giacomo, nonchè della sistemazione della via Porta Reale sino alla via Madonna delle Grazie, e sistemazione del vico S. Marta, per il complessivo importo di L. 100.000. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito L. 8000 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Neirone, che dal Ponte di Gattorno mette all'abitato di Neirone, della lunghezza di m. 3660, per il presunto importo di L. 167,188.20. Lavori da eseguire entro 15 anni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva L. 16,000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Moneglia, detta di S. Saturnino, della lunghezza di m. 3333, per il presunto importo di L. 52,320.07. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 5150 in rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione dei Commissariati militari marittimi dei tre dipartimenti (Spezia, Napoli e Venezia), si terrà un'asta per la fornitura di 413 m. c. di legname Pino di Riga in tavole, pel presunto importo complessivo di L. 61,950. Consegna all'Arsenale di Spezia a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 6195 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto de la novennale manutenzione del tronco della strada nazionale compreso fra la Milliaria 63 ed il Ponte Calore, della lunghezza di m. 49,251, per la presunta annua somma di L. 18,750. Manutenzione dal 1.o aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale di Matera, compreso fra il ponte Nerolella e Sanguineto, della lunghezza di m. 32,296.60, per la presunta annua somma di L. 20,850. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Padova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde a presidio della sponda sinistra dell'Adige, comprese nella 2ª sezione del circondario idraulico di Este, in diminuzione dell'annua somma di L. 25,004.54, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1884. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Sapri alla Valle d'Agri, compreso fra Sapri e Sanza, della lunghezza di m. 48,697.40, per la presunta annua somma di L. 16,130. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 3000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle sasilaje a presidio della sponda sinistra dell'Adige, in circondario d'Este, sezione 2ª, per l'annuo canone di L. 13,475. Deposito cauzionale L. 900 in rendita D. P., oltre L. 650 per spese d'asta e contratto.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

50ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	405,331.82	280.31
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	419,986.82	290.45
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 14,655.00	— 10.14
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	21,458,376.92	14839 82
Introiti corrisp. nel 1878	1.446.—	20,080,263.28	13886.77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,378,113.64	+953.05
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	178,499.95	154.55
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	167,006.91	145.60
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 11,493.04	+ 8.95
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.56	8,398,340.17	7,274.06
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.34	7,259,124.91	6,337.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.22	+1,139,215.26	+ 936.09

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,766.64	12,145.23	8,338.91
Piccola Velocità	5,852,47	208.48	2,526.33
Totali . . .	34,619.11	12,353.71	10,865.24

Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1879.

colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	575.758.38	17,859.42
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	500,632.37	15,754.01
Differenza (in più . . .	24	75,126.01	2,105.41
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 8.bre 1879 .	1,673	23,167,047.27	16,791.94
Periodo corr. 1878	1,657	21,641,386.45	15,837.58
Aumento	16	1,525,660.82	954.36
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	11,627.57	»	45,298.32	56,925.89
Bagagli e cani.	»	162.46	»	1,053.14	1,215.60
Merci a G.V. ..	»	780.57	»	4,949.39	5,729.96
Merci a P.V. ..	»	7,982.13	»	32,167 38	40,149.51
Introiti diversi.	»	359.67	»	506.32	865.99
Totale L.	»	20,912.40		83,974.55	104,886.95

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ASTA A SCHEDE SEGRETE

per l'affitto del Caffè ristoratore con giardino annesso alla Stazione di Varese.

Per essere ammessi all'asta occorre un deposito di lire 50 da trasmettersi od all'Ufficio Centrale della 2ª Divisione del Traffico o alla Stazione di Varese entro il 30 gennaio 1880.

Il successivo giorno 31 alle ore 2 pomeridiane si procederà all'apertura delle schede degli offerenti, presso l'Ufficio Centrale della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

Per le altre condizioni consultare l'avviso al pubblico 31 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 15 dicembre, si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 13 gennaio pross. alle ore 10 antim., in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto per 6 anni della manutenzione del tronco di strada provinciale N. 3 da Torino a Savona per Alba, compreso fra l'abitato di Poirino ed il confine colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 11,788, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 17,500 e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 22 gennaio suddetto.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1880 e sarà ultimato al 30 giugno 1886, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio Tecnico Provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio Tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1750 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 3500 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 30 dicembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 27 gennaio 1880 alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del Padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla sesta estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea di **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla quattordicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1880, sono di 23 Azioni e di 79 Obbligazioni.

In questa occasione si avvisano i signori portatori dei titoli preindicati, che incominciando dal giorno 2 gennaio 1880 sarà effettuato presso la Stazione di Torino, Porta Nuova, il pagamento dei tagliandi maturandi col 31 dicembre corrente, nelle somme qui sotto distinte:

Per cadaun tagliando delle Azioni privilegiate di		L. 10. »	
detratte			
per imposta di ricchezza mobile	L. 1.356		
per tassa di circolazione	» 0.174		
in totale		» 1.53	
Residuano da pagarsi it.		L. 8.47	valuta legale
Per cadaun tagliando delle Obbligazioni di		L. 7.50	
detratte			
per imposta di ricchezza mobile	L. 1.017		
per tassa di circolazione	» 0.147		
in totale		» 1.16	
Residuano da pagarsi		L. 6.34	valuta legale

Milano, 16 dicembre 1879.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 14 Gennaio 1880 N° 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA

a Livorno e Firenze

Come abbiamo promesso nel nostro numero precedente, diamo qui un sunto delle sedute pubbliche tenute a Livorno e Firenze dalla Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie; però dobbiamo avvertire che l'augustia dello spazio e l'abbondanza delle materie ci obbligano a restringerci il più possibile, per poter far luogo alle deposizioni più importanti.

Il 3 corrente, la Commissione si riuniva a Livorno nella sala del Consiglio provinciale, sotto la presidenza del senatore Brioschi.

Parlò per primo il presidente della Camera di commercio di Livorno, cav. *Fabricotti*, e perorò affinchè il servizio ferroviario sia quivi riunito con quello dell'Alta Italia; dichiarandosi in fine favorevole all'esercizio privato, sotto certe condizioni di buona amministrazione.

Nello stesso senso parlò il comm. *Maurogordato*, sostenendo la necessità di affidare le Amministrazioni ferroviarie a negozianti, e chiedendo per Livorno un delegato delle Ferrovie dell'Alta Italia per le occorrenze commerciali.

I signori *Chielini* e *Cipriani*, pur deplorando il cattivo servizio attuale e la insufficienza del materiale, si dichiararono favorevoli all'esercizio governativo, instando perchè la Stazione di Livorno diventi *testa di linea*.

Ai preopinanti fecero eco i signori David *Toscano* ed ... *Salvatore*, quest' ultimo combattendo le tariffe speciali e sostenendo la tariffa unica.

Il sig. Gius. *Fabricotti*, delegato della Camera di commercio di Carrara, parlò a lungo sui miglioramenti da farsi in quella Stazione per soddisfare alle esigenze del commercio.

Nello stesso senso parlarono i sigg. *Pollina* e *Fraschi*, chiedendo provvedimenti per le Stazioni di Carrara ed Avenza, dichiarandosi ambidue favorevoli all'esercizio governativo.

L'ing. *Bougleux* trattò lungamente di questioni tecniche, mostrandosi favorevole ad un esercizio misto; e la seduta si chiuse con alcune informazioni dei signori *Nagni*, *Levi*, *Magnani* e *Voghera* intorno al servizio ferroviario.

Il 4 si apersero le sedute in Firenze, sotto la presidenza dello stesso senatore Brioschi.

Il cav. *Torricelli* si dichiara fautore dell'esercizio sociale, ed afferma che questa è pure l'opinione della Camera di commercio fiorentina. Negli incanti, sostiene il metodo dei concorsi a schede suggellate. Lamenta la mancanza di materiale mobile e la sua cattiva qualità. Crede che le officine nazionali possano sostenere la concorrenza delle straniere. Dimostra che la scala mobile è contraria agli interessi del commercio; e deplora la frequenza dei ritardi.

Relativamente alle tariffe speciali, domanda parità di trattamento.

Parla del servizio cumulativo, che vorrebbe esteso anche alle ferrovie secondarie; e chiede sieno semplificate le operazioni doganali.

Mostra la necessità di ribassare le tariffe sulle materie prime, e lamenta che le spese troppo elevate di magazzinaggio rechino danno al commercio.

Propone si stabilisca una tariffa unica, cumulando le percorrenze. Rileva i danni cagionati dalla intromissione del Governo nelle tariffe.

L'on. *La Porta*, membro della Commissione, chiede al cav. Torricelli se qualche volta la tariffa più favorevole non torni a scapito della prontezza del trasporto, e per conseguenza non sia di danno al negoziante.

Torricelli risponde che, parlando di tariffa più favorevole, intese che questa sia applicata sempre, anche quando siasi omesso di domandarla.

Fa notare il vantaggio dei magazzini di deposito.

Circa l'ordinamento generale del servizio ferroviario, dice che la Camera di commercio ricevè tardi il questionario, e perciò non può ora dare una precisa risposta. Si riserva però di farlo prima che la Commissione chiuda le sue sedute in Firenze.

Landi, membro della Camera di commercio, legge un suo opuscolo, relativo al trasporto delle derrate alimentari.

Biasima il privilegio conceduto alla ditta Cirio; chiede che i vagoni refrigeranti siano di proprietà delle Ferrovie e non dei privati; ed invita il Governo a trattare cogli altri Stati per stabilire tariffe uniformi ed accessibili a tutti.

L'on. *Brioschi* replica all'interrogato, rispetto alla questione delle tariffe speciali accordate al Cirio; e l' on. senatore *Torelli* osserva che il Governo non può imporre alle

Amministrazioni ferroviarie straniere di accordare privilegi che esse non intendono di concedere.

Landi, proseguendo, si dice favorevole al principio che le ferrovie divengano proprietà dello Stato, ma vorrebbe che il loro esercizio fosse affidato ad una Società.

Ronconi e *Cattaneo*, delegati della Camera di commercio, si associano a quanto espose il cav. Torricelli.

Barbi Adriani domanda che ai ciechi si concedano i biglietti a metà prezzo, ciò che fu già consentito dalle Ferrovie Meridionali.

— Nella seduta del 5, il senatore *Corsi* si dichiara fautore dell'esercizio privato, specialmente per la ragione che questo serve a meglio sviluppare l'industria nazionale. Il Governo ha però il dovere di vigilare sull'andamento delle ferrovie, in ordine alle leggi ed alla pubblica sicurezza.

Le liti e le difficoltà, che sorgessero tra il Governo e le Società, potrebbero essere facilmente risolte.

Il Governo non dovrebbe usare mezzi troppo vessatorii contro le Società. Osserva che la prova non buona fatta dalle attuali Amministrazioni ferroviarie devesi in gran parte attribuire al Governo stesso.

A richiesta dell'on. *La Porta*, dice che i capitali stranieri hanno contribuito a creare le reti e l'impianto del servizio, quantunque i capitali nazionali siano stati maggiori.

Parla delle sovvenzioni, dei Consigli di amministrazione, dell'ordinamento del Contenzioso e della legislazione ferroviaria.

Il cav. *Pellas*, direttore della Banca Nazionale, sede di Firenze, discorre delle sovvenzioni e dell'ordinamento dei Consigli amministrativi. Quanto all'esercizio, è contrario ai sistemi misti.

L'ing. *Messa* parla dell'importante sviluppo preso in Italia dai *tramways*, e vorrebbe poste in comunicazione le linee di questi colle ferrovie ordinarie.

L'on. *Alli-Maccarani* reclama una diminuzione delle tariffe per il trasporto dei pietrami; e chiede che agli impiegati provinciali siano accordate le stesse agevolezze che sulle ferrovie si concedono agli impiegati governativi.

Roger, di Serravezza, mostra egli pure la convenienza di abbassare le tariffe per il trasporto dei marmi; esprime poi le sue opinioni sul servizio cumulativo, sulla tassa di carico e scarico.

Il sig. *Salle* fa alcune considerazioni nell'interesse delle provincie di Siena e Grosseto.

— Nella seduta del 6, l'on. *Peruzzi*, invitato dal Presidente a parlare, esordisce, a proposito del quesito n. 2, col dire che, senza il concorso dei capitali stranieri non sarebbe stato possibile l'impianto delle prime linee ferroviarie. Dice che ciò ha servito anche a stabilire, dal punto di vista politico, i buoni rapporti dell'Italia nascente con gli altri Stati europei.

Circa l'influenza poi che hanno esercitato sulle finanze delle Società le vicende del credito dello Stato garante, nonchè altre circostanze esterne, generali, di guerre, crisi commerciali, brigantaggio, ecc., l'oratore tesse una storia dettagliata di tutte le Ferrovie italiane, prima e dopo la rivoluzione, fino alla Convenzione di Basilea; e conclude col dire che questa Convenzione ha chiuso definitivamente la questione, non essendo oggimai a temersi la preponderanza straniera.

Relativamente al paragrafo secondo, riguardante le Amministrazioni delle Società, l'oratore, per la pratica che ha potuto acquistare come Ministro dei lavori pubblici e Direttore delle Ferrovie, crede che attualmente un Direttore generale abbia poca responsabilità e pochissime attribuzioni. Convinto che nulla sia da aspettarsi dai Comitati, ossia dall'azione collettiva, vorrebbe rilasciata maggior libertà alla iniziativa ed alla responsabilità individuale.

Riassumendo, l'oratore vorrebbe: Direttore generale con maggiori attribuzioni, e quindi con maggiore responsabilità; non Direttore dell'esercizio; un Consiglio d'amministrazione, ed un'assemblea generale dei maggiori Azionisti, che si presentassero personalmente due o più volte all'anno per decidere sulle cose più importanti dell'azienda.

Vorrebbe, per conseguenza, tolta qualcuna delle attribuzioni, che sono di competenza degli attuali Consigli.

Prosegue dicendo che uno degli inconvenienti delle attuali Amministrazioni sia il troppo lusso di controllo e di sindacato. Trova superflui gli ufficiali pagatori, e stima pure superflui gli ispettori del controllo, mentre vi sono anche gli ispettori del movimento e traffico.

Dice che è un grossissimo inconveniente quello della molteplicità dei biglietti gratuiti, i quali vanno ogni giorno più aumentando. Tutto questo richiede un maggior controllo, quindi un aumento di spese, e conseguentemente danni economici gravissimi alle Società.

È favorevole a dare una partecipazione degli utili, che si fanno nelle Stazioni di ordine secondario, a quegl'impiegati che, con la loro attività e col loro zelo, si adoprassero a fare aumentare il traffico.

Sul capitolo del materiale, dice che è stato ognora deficiente, ed in modo particolare quello destinato al trasporto delle merci povere. Fa rilevare i danni, che questa mancanza e la gravezza delle tariffe che si applicano a tali merci producono all'industria nazionale.

Vorrebbe che fossero diminuite le tariffe in questione, ed aumentato il materiale: ovvero si provvedesse ad un materiale speciale per il trasporto del carbone, concimi, materie prime ed altre cose, che servono a sviluppare maggiormente l'industria.

Quello che egli stima possa influire grandemente sull'esercizio delle ferrovie, si è la statistica. Egli, che non è troppo tenero per la statistica in genere, crede indispensabile la ferroviaria, perchè ritiene sia quella che possa farsi più esattamente di tutte le altre.

Sostiene inoltre che in Italia si potrebbe benissimo fare la concorrenza all'estero per quel che riguarda la fornitura di materiale fisso e mobile; ma ciò che più di tutto si oppone a questa concorrenza, si è l'esorbitanza delle tasse ed il corso forzoso, quest'ultimo specialmente. Non è protezionista, ma non vorrebbe una protezione a rovescio.

Quanto alla questione del combustibile, crede che la nostra lignite giovi, in date condizioni, all'economia ferroviaria, e possa utilizzarsi nei momenti di rialzo di prezzo del carbon fossile.

Parla in seguito dei treni diretti, e crede che oggi non esistano che di nome. Egli nota delle fermate che non possono spiegarsi, se non col ricorrere all'idea delle influenze che esercitano oggi sulle Amministrazioni ferroviarie senatori, deputati ed altri personaggi, che hanno delle attinenze col Governo. Stima anche che il numero dei treni diretti sia superiore alle risorse generali del paese e delle Compagnie; quindi vorrebbe che fossero limitati.

Non è partigiano delle garanzie chilometriche; poichè, nella sua qualità di Direttore di una Società ferroviaria che non godeva di tali vantaggi, ha avuto sempre il coraggio di opporsi a tutti quei privilegi, a tutte quelle facilitazioni, che hanno rese necessarie tali garanzie.

Quanto al servizio cumulativo, l'oratore lo crede bene ordinato fra le diverse Società ferroviarie, ma non così con le Compagnie di navigazione. Dimostra gl'inconvenienti che derivano dal non aver pensato a stabilire regolarmente questo servizio cumulativo, e si meraviglia che ancora nessuno vi pensi.

Circa poi al commercio dei porti italiani colle Ferrovie estere, non lo crede abbastanza tutelato. Egli non crede efficace ad un migliore sviluppo dell'attività commerciale il traforo del Gottardo, mentre avrebbe meglio servito agli interessi generali del paese quello dello Spluga.

Si dilunga a parlare sui *tramways*, dei quali è omai incontestata la immensa utilità. Cita il fatto speciale di Firenze, dove i sobborghi essendo popolatissimi, avremo fra non molto un'estesa rete di *tramways*. Ciò peraltro arrecherà non lievi danni alle ferrovie, stabilendo una concorrenza alquanto dannosa. È di parere che siffatta questione debba richiamare tutta l'attenzione degli uomini competenti e del Governo.

— Dopo breve sosta, l'on. *Peruzzi* prende a parlare delle tariffe. S'intrattiene sulle tariffe speciali, e non sa comprendere come, per fruire dei vantaggi che da queste derivano, bisogni farne esplicita richiesta. Stima utilissima la pubblicazione frequente delle tariffe: a ciò provvedeva opportunamente la Convenzione Depretis, stabilendo che ogni

dato tempo le tariffe in discorso fossero portate a conoscenza del pubblico.

Si estende a parlare delle tariffe speciali, che gravano la lignite estratta a San Giovanni Valdarno, e quelle che si applicano ai fusti vuoti, trovandole non troppo favorevoli al commercio. Sarebbero necessarie alcune modificazioni a questo riguardo.

Fa alcune osservazioni sulle tasse di carico e scarico, diritto di sosta e diritto fisso. Crede che sarebbe molto utile la loro semplificazione; e relativamente alle tasse di magazzinaggio, vorrebbe che fossero miti nei primi due o tre giorni, e crescessero in proporzione nei susseguenti. Stima esiziale alle spedizioni delle merci povere l'imposta governativa.

Non ha nulla da dire sui biglietti d'andata e ritorno, che vorrebbe anzi maggiormente favoriti nell'interesse generale; ma ripete ciò che ha detto più innanzi, cioè che attualmente vi sono troppi biglietti gratuiti e si accordano privilegi a iosa. Si dichiara per il biglietto-chilometro, come è in uso negli Stati Uniti.

Quanto alla concorrenza che si deve fare dalle Ferrovie agli altri mezzi di trasporto terrestri e marittimi, egli è di parere che ciò si debba sempre tener di mira nello stabilire le tariffe.

I sostenitori della tariffa unica sono, secondo il parere dell'oratore, molto ignari dell'azienda ferroviaria. Perchè ci sia equità e giusto riparto nelle spese amministrative, bisogna che le tariffe vengano stabilite a seconda delle località e delle diverse condizioni del commercio. Nondimeno è anch'egli partigiano di una semplificazione a questo riguardo, e sarebbe lieto di vedere maggiore uniformità nelle tariffe.

Sulle tariffe internazionali vorrebbe invece che si ottenesse un trattamento più favorevole, onde evitare le complicazioni e i dispendii, non poco lievi a dir vero, che si riscontrano nelle relazioni commerciali e ferroviarie all'estero.

Venendo a trattare le questioni generali, esprime l'idea che l'esercizio delle strade ferrate fatto dalle nostre Società abbia quasi completamente soddisfatto alle esigenze del pubblico e del commercio. Il sistema presente è assolutamente ibrido, e conviene scegliere, qualunque ordinamento vogliasi preferire, una via netta e determinata.

Non si dilungherà troppo nell'esprimere i suoi convincimenti sul sistema d'esercizio preferibile; la sua opinione è omai troppo nota, perchè una serie di lavori e di discorsi, che è venuto facendo su tale argomento, lo prova a sufficienza. Egli è avversario convinto e tenace dell'esercizio governativo.

Passa in rassegna i danni, che potrebbero derivare all'industria privata dall'assorbimento, per parte del Governo, di così importante ramo della ricchezza nazionale.

Dice anche che vi sono gravi ragioni d'ordine politico perchè l'esercizio delle ferrovie non venga abbandonato nelle mani dello Stato. È abbastanza numeroso lo stuolo degli aderenti del Governo, per interessi, per ragioni d'impiego o per altre cagioni di minor conto, perchè si debba aumentarlo col concentrare un'azienda così vasta e così numericamente potente nelle sue mani.

Le Società vengono vigilate e sindacate dallo Stato; ma chi potrebbe efficacemente vigilare e sindacare lo Stato? Enumera altre cause perturbatrici d'ordine politico, per dimostrare di quanti danni sarebbe sorgente l'amministrazione governativa delle strade ferrate; mentre il libero esercizio sociale, oltre a non produrre tutti quei danni, gioverebbe assaissimo a migliorare l'economia generale del paese, il quale ne ha oggi più che mai urgente bisogno.

Prendendo ad esaminare le cause d'ordine fiscale, che verrebbero a colpire l'industria quando l'esercizio fosse affidato allo Stato, dimostra quanto sia fallace l'idea di coloro che sperano di vedere diminuite le tariffe il giorno in cui venisse effettuato l'esercizio governativo.

Tutto questo è puramente un pio desiderio, perchè ciò che non può ottenersi dalle Società, non si potrà, a maggior diritto, reclamare dallo Stato; il quale, segnatamente nelle attuali condizioni finanziarie, non sarebbe al caso di favorire, con ribassi di tariffe, le industrie ed i commerci. Invece tutto induce a credere che avverrebbe il contrario.

Esamina la parte d'industriale, che vorrebbe assumersi lo Stato, dicendo che le ragioni che militano in favore degli Arsenali dell'esercito di terra e di mare non è egualmente applicabile al caso delle Officine ferroviarie.

Non si può appaltare la difesa dello Stato, perchè sarebbe un appaltarne l'onore e la dignità; ma non si deve, assumendo gli opificii delle ferrovie, cancellare ogni privata iniziativa e paralizzare un così vasto campo dell'attività individuale.

Il Governo, secondo l'oratore, non può, come una Società privata, tener fronte agli abusi, alle irregolarità ed alle tante influenze che isteriliscono la produzione ferroviaria, e per conseguenza l'economia dello stesso paese.

Il *Presidente* chiede all'oratore, il quale ha così strenuamente difeso l'esercizio privato, perchè in Europa esista una tendenza contraria alle idee da lui espresse.

L'on. *Peruzzi* replica, che riconosce egli pure i progressi che va facendo il socialismo della cattedra; ma non crede che questa tendenza di sacrificare ad un concetto illimitato d'eguaglianza le conquiste della libertà, sia la strada migliore per raggiungere il maggior grado possibile di prosperità morale e materiale. Trova naturale che in certi paesi, come la Germania e nel Belgio, funzioni l'esercizio governativo, perchè le condizioni eccezionali di quei paesi lo richiedono. Ad ogni modo, tanto l'esercizio governativo, quanto quello privato offrono danni e vantaggi moltissimi; ma nel secondo caso, gli ultimi superano di gran lunga i primi. Insiste però che cessi l'attuale stato di cose, perchè a questa condizione è preferibile assolutamente l'esercizio governativo.

Proseguendo poi sulla questione dell'esercizio privato, crede sia la miglior soluzione del problema quella di ripartire la rete italiana in un numero abbastanza esteso di piccole Società; perchè questo sistema sarebbe assai più vantaggioso della divisione in due o tre Società soltanto.

Si può obbiettare al sistema delle piccole Società la difficoltà d'impiantare un servizio cumulativo regolare; ma ciò che è stato risoluto con tanto vantaggio in Inghilterra, non c'è ragione che non debba essere convenientemente risoluto anche in Italia.

Vorrebbe che i Commissariati governativi fossero ridotti, ed il personale che vi appartiene meglio retribuito.

Relativamente alle garanzie, alle quali, come disse, non è punto favorevole, vorrebbe che in ogni caso si adottasse il sistema tenuto dal Governo francese dopo il colpo di Stato per indennizzare le Amministrazioni ferroviarie.

Prima di chiudere, l'oratore raccomanda alla Commissione, richiamandosi alla Convenzione di riscatto delle Ferrovie Romane presentata dal ministro Spaventa, che venga tenuto presente di rendere le Officine di Firenze, oltre alle riparazioni, atte ancora alla costruzione del materiale.

— Nella seduta del 7, il Presidente invita a deporre il comm. *Bertina*, direttore generale delle Ferrovie Romane.

Prima di rispondere ai varii quesiti, egli presenta alla Commissione una Relazione contenente le risposte al questionario della Direzione delle Ferrovie da lui rappresentate.

Intanto desidererebbe dare qualche risposta, e prima di tutto amerebbe parlare sul quesito num. 33.

Però, prima di addentrarsi addirittura nella questione, vuole rispondere alle più gravi accuse che si sono lanciate alle Ferrovie Romane nella seduta dell'inchiesta che ha avuto luogo in Livorno.

Egli dichiara che le Ferrovie, a nome delle quali parla, hanno fatto quanto era umanamente possibile di fare per rendere il porto di Livorno maggiormente agevole al commercio e per migliorarne, sotto ogni rapporto, le condizioni. Trattandosi del porto che ha maggiore importanza in tutta la rete delle Romane, non si poteva lasciare intentato nessun mezzo per avvantaggiarne le condizioni. Infatti nulla si è dimenticato: migliorie di tariffe, ampiezza e comodità di locali, abbondanza di materiale, ecc.; e se le cure della Società non hanno servito abbastanza allo scopo cui miravano, non è da incolparsi l'Amministrazione, che ha fatto veramente il proprio dovere.

Si fece un progetto di massima per ingrandire la Stazione di Livorno, ed il Consiglio accordò 150 mila lire di

spesa. Per certi inconvenienti che si verificarono durante lo studio del progetto, non si potè finora risolvere la questione; ma fra pochi giorni, la Società presenterà il progetto definitivo al Commissario tecnico.

Le Romane si sono pure interessate presso le Ferrovie dell'Alta Italia, per avere una modificazione di tariffe nell'interesse della città di Livorno. Se non si è potuto ottenere tutto, non è dipeso certamente da buona volontà.

Si diffonde in altre considerazioni per provare quanto sieno ingiuste le accuse formulate da alcuni deponenti livornesi, e prosegue a citare fatti dimostranti la verità delle sue asserzioni.

Continua indicando il modo col quale si procede all'acquisto del materiale delle Ferrovie Romane. Per la canapa, stoppe, olio; petrolio, ecc., si fanno le aste pubbliche; per il materiale si sono invitate le ditte più conosciute. Scagiona l'Amministrazione dall'accusa, ripetuta sempre nella inchiesta di Livorno, che cioè le aste per provviste di generi si riducano ad una pura e semplice finzione. Dimostra quanto sia calunnioso ed ingiusto questo sistema di asserzioni gratuite, senza l'appoggio di fatti.

Conchiudendo, fa voti che cessi questa smania di assalire le Amministrazioni senza un fondamento di verità; e desidera pure che vengano appagate al più presto le giuste esigenze della città, dove tanti lamenti e tante accuse si sono rivolte all'Amministrazione che egli ha l'onore di rappresentare.

Venendo a parlare delle tariffe, dice che si è fatto, anche a questo riguardo, di tutto per gl'interessi generali del commercio, e che non si è punto trascurato quanto giovava a migliorarne le condizioni. Si sono specialmente rivolte le maggiori cure per rendere più miti le tariffe speciali. Frattanto l'oratore presenta un progetto di riordinamento delle tariffe, e dichiara che si presenterà nuovamente alla Commissione per rispondere agli altri quesiti.

L'ing. *Vilfredo Pareto*, mentre si loda del materiale usato dalle Ferrovie Romane, non può dire altrettanto di quello delle Ferrovie dell'Alta Italia. Deplora soprattutto lo stato critico dei vagoni pel trasporto delle merci.

Quanto all'acquisto del combustibile, dice che le Società potrebbero benissimo rivolgersi all'industria privata; ma, mentre finora le sole Ferrovie Romane usano della lignite, le Meridionali non ne hanno fatto ancora la prova; e l'Alta Italia ne ha tentato la prova, ma se ne ignora il risultato.

Rispetto alle tariffe, desidererebbe si notificassero annualmente al pubblico le modificazioni. Si dichiara favorevole alle tariffe differenziali; e vorrebbe che le Compagnie ferroviarie potessero godere di tutta la libertà nello stabilire le tariffe.

Combatte la soverchia ingerenza governativa nell'industria ferroviaria. Non nega però che lo Stato debba esercitare una scrupolosa vigilanza sull'andamento delle ferrovie, essendovi interessi di pubblica sicurezza e di generale utilità da tutelare.

È favorevole alla divisione della rete ferroviaria continentale in due reti longitudinali, com'era stato proposto col progetto Depretis.

Conchiude dichiarandosi favorevole all'esercizio privato ed avversario decisissimo di quello governativo.

— Dopo poche osservazioni dell'ing. *Cerutti*, industriale di Prato, che si dichiara favorevole all'esercizio governativo, è interrogato il sig. *Bachelet*, capo-traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Egli si presenta per giustificare l'Amministrazione dell'Alta Italia dalle accuse che le sono state mosse, nelle sedute di Genova segnatamente. Dice che, se talora si è verificata una deficienza di materiale, ciò è avvenuto per combinazioni affatto fortuite. Riconosce che il Commercio genovese ha ragione quando si querela per la mancanza dei vagoni, ma ha torto ad incolparne l'Amministrazione. La ragione di questa mancanza bisogna cercarla nell'insufficienza dei locali e nel non avere disponibili i piani caricatori necessarii. Soggiunge che qualche anno addietro si caricavano 120 vagoni al giorno; oggi invece se ne caricano 240, e qualche volta si è verificato il caso di caricarne anche 300.

Le Stazioni di Genova, egli dice, sono completamente inadeguate ai bisogni del commercio; e sarebbe urgente rimediare a questa condizione di cose, perchè ogni giorno più i bisogni aumentano, e lo sviluppo progressivo del commercio prende proporzioni colossali.

È pure necessario pensare alla sistemazione delle Stazioni di Sampierdarena, Pontedecimo e San Benigno. Bisogna ampliare le calate, aumentare i binarii e le tettoie per ricoverare il materiale occorrente alle necessità commerciali. L'imminente apertura del Gottardo rende tutti questi provvedimenti veramente indispensabili e della massima urgenza.

Proseguendo a dimostrare che la mancanza di materiale è sempre giustificabile per molte delle ragioni esposte, cita alcuni fatti per fare risaltare la nessuna responsabilità dell'Amministrazione in questa scarsità di mezzi.

Sulla questione dei treni diretti, crede che il loro numero non sia esuberante. Infatti non ne esistono che due, e gli sembra che non sieno veramente troppi. È pure di avviso che non si possano diminuire le fermate di detti treni.

Quanto ai treni che servono sulle linee secondarie, vorrebbe che fossero regolati secondo i bisogni commerciali ed agricoli delle singole località.

Presenta infine una Memoria sulle questioni che ha verbalmente trattate.

Il sig. *Confalonieri*, reggente la 3ª divisione del traffico presso le Ferrovie dell'Alta Italia, espone le sue osservazioni circa una maggiore regolarità amministrativa; e dopo aver parlato del personale, difendendo i regolamenti della passata Società e propugnando gli interessi degli impiegati, passa a parlare del materiale mobile.

Non crede che questo difetti, ma che piuttosto manchino i mezzi per farlo pervenire dov'è più urgente il bisogno. Conviene poi che il materiale è in grande disordine.

Parla a lungo delle tasse, e crede specialmente fondati i reclami del Commercio sulle tasse di carico e scarico, nonchè sul diritto fisso.

Circa il servizio cumulativo, crederebbe utile introdurre qualche modificazione nelle merci a grande velocità. In generale, dice che codesto servizio importa una spesa non indifferente, e sarebbe opportuno studiare di ridurlo a più semplici proporzioni.

Sulla domanda dell'on. *Cadorna* circa il movimento ferroviario del 1866 pel trasporto delle truppe sul teatro della guerra, il sig. *Confalonieri* rifà la storia della parte ch'ebbero le ferrovie in quella guerra; e constata che, se i trasporti militari non poterono effettuarsi nel tempo stabilito, ciò non si deve menomamente attribuire al personale, ma bensì alla mancanza del materiale necessario. Non crede che i mezzi, di cui oggi dispongono le Ferrovie, potrebbero assicurare un esito migliore in avvenire.

Conchiude col dichiarare che dalla fusione in una delle doppie Stazioni di Pisa e Firenze si potrebbe ottenere una economia rilevantissima, che gioverebbe pure alle Ferrovie Romane e dell'Alta Italia.

— Nella seduta dell'8, dopo alcune osservazioni di poco conto del sig. *Ciatti*, è invitato a parlare il comm. *Morandini*, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Egli consegna alla Commissione le risposte ai quesiti del questionario, fatte compilare dall'Amministrazione che egli rappresenta.

Dimostra che gli stipendii degli impiegati sono andati aumentando dal 1875 ad oggi. Parla brevemente dell'organizzazione ed attribuzioni del Servizio del traffico.

Accenna all'importanza di un prospetto della importazione ed esportazione delle merci durante il 1878. A proposito dei generi coloniali, fa rilevare che per la maggior parte risultano arrivati per la via di terra: ciò sembragli di grave significato. Nota altre cose relative ai documenti che egli ha rimesso alla Commissione.

Il *Presidente* lo prega di dare alcune informazioni sulle innovazioni introdotte nelle Ferrovie dell'Alta Italia dopo il riscatto.

Morandini dice che al vecchio ordinamento si sono fatte queste modificazioni: al Consiglio nominato dall'Assemblea degli azionisti si è sostituito quello nominato dal Governo;

al Direttore generale un Presidente, che ne fa, in massima parte, le veci; agli azionisti lo Stato.

Dice che gli inconvenienti, che oggi si lamentano circa l'Amministrazione dell'Alta Italia, non sono per la massima parte imputabili agli uomini che dal luglio 1878 ne dirigono l'azienda. Piuttosto le cause di queste irregolarità hanno una origine più antica, e bisogna ricercarle nella disorganizzazione che si era verificata negli ultimi tempi dell'Amministrazione antecedente.

Nondimeno egli ha potuto constatare che le Ferrovie dell'Alta Italia sono state, nel loro sorgere, impiantate molto sapientemente.

Ciò devesi alla pratica illuminata ed all'energia di un uomo — l'Amilbau —, che ha avuto il torto di non essere Italiano, ma che ha fatto in Italia quello che molti non avrebbero saputo fare, cioè l'organizzazione quasi perfetta di una grande Società ferroviaria.

Crede che la legge dell'8 luglio non sia stata molto buona, ma soggiunge che fu d'assai peggiorata col regolamento preparato dall'on. Mezzanotte.

Si diffonde in alcune spiegazioni sulle attribuzioni dell'attuale Consiglio; e fa notare che la poca libertà rilasciatagli è una delle molte ragioni che hanno recato non pochi danni al migliore e più spedito andamento del servizio.

Riguardo poi alla questione del materiale, che ha sollevato tanti reclami per parte del Commercio, dice che esiste veramente la deficienza lamentata, e che sono pure giustificate le lagnanze relative alla poca solidità ed alla sicurezza del materiale stesso. Riconosce quindi la necessità di aumentare questo materiale; ed a tale proposito vorrebbe che fossero impiegati gli aumenti che annualmente si verificano nel traffico.

Dice come il Ministero abbia autorizzata la spesa di materiale mobile per quattro milioni.

Circa l'organizzazione del servizio della Ragioneria generale, trova che risponde assai bene alle esigenze dell'Amministrazione.

Vorrebbe però che fossero semplificate le operazioni di controllo, perchè, oltre a quello che si fa nell'Amministrazione ferroviaria, v'ha quello della Corte dei conti. Ciò sembragli superfluo; e vorrebbe anche che le operazioni dell'Ufficio di riscontro si limitassero a guardare alla regolarità della spesa e non entrassero nel merito della medesima. Però crede tutti questi inconvenienti di lieve importanza e facilmente appianabili.

Le economie che si sono introdotte hanno servito un po' a scontentare gl'impiegati. Il Consiglio nuovo ha creduto bene di non accordare più una certa gratificazione annuale, che era in uso nell'Amministrazione passata. Sulle forniture di traverse, olio, ecc., si sono pure verificate notevoli economie. Parla lungamente sugli avanzamenti degli impiegati, e dice che il Consiglio presente non ha trovati abbastanza giusti i regolamenti della passata Società. È vero che ciò ha contribuito a rendere impopolare l'Amministrazione presente; ma è sembrato che in quei regolamenti non si tenesse molto conto delle condizioni economiche generali dell'azienda. Gli avanzamenti, infatti, si facevano troppo rapidamente; quindi si è venuti nella decisione di riformare quei regolamenti, stabilendo un tempo maggiore. Ai sei mesi ed ai due anni, che erano fissati dal vecchio regolamento, si pensò a sostituire il sistema che vige negl'impieghi governativi, cioè gli aumenti di paga ogni quattro anni.

Vorrebbe inoltre che fossero meglio delineati i varii ufficii dell'Amministrazione, e rilasciate maggiori facoltà al Direttore dell'esercizio, al Consiglio ed al Presidente del Consiglio. Trova inoltre molto biasimevole la soverchia ingerenza della politica nell'amministrazione. Non si dilungherà a citar fatti, nè farà nomi; ma è un fatto positivo, che i deputati influenzano troppo presso i Ministeri anche per le cose più lievi; e tutto questo porta, com'è evidente, la completa disorganizzazione del servizio.

In seguito enumera le spese che devono figurare in conto capitale e quelle in conto esercizio, fornendo alla Commissione schiarimenti importantissimi sull'amministrazione che egli presiede.

— Dopo breve pausa, il *Presidente* interroga il comm. Morandini sui rapporti che, a suo avviso, dovrebbero esistere fra il Potere esecutivo e l'Amministrazione ferroviaria, date le condizioni attuali e la possibilità di un esercizio governativo.

Morandini è di parere che tutto quello che riguarda il personale, gli affari puramente interni, il modo di stabilire le tariffe ed anche le forniture dovessero rilasciarsi alla competenza dell'Amministrazione. Stima che le lungaggini, che derivano dalle tante formalità burocratiche onde è piena l'Amministrazione governativa, non si presteranno mai al buon andamento delle strade ferrate.

L'esercizio per parte dello Stato potrebbe ammettersi, quando pure potessero tacere le influenze politiche.

Sulle generalità del servizio, dice che egli vorrebbe una maggiore autorità nel Consiglio; perchè fino a tanto che ciò non sarà ottenuto, si avranno sempre a deplorare gli inconvenienti, che oggi a così alta voce si lamentano. È di parere, per esempio, che si dovrebbero diminuire i treni-viaggiatori, ribassare le tariffe delle merci povere, e viceversa rialzare quelle delle ricche; ma tutti questi provvedimenti è sicuro che provocherebbero proteste od assentimenti, a seconda dei casi.

Insiste sempre sulla necessità di liberare l'amministrazione dalla politica, perchè questa è la negazione di ogni buon ordinamento amministrativo.

A domanda dell'on. *La Porta*, dice che, se le Ferrovie fossero state costruite ed esercitate dallo Stato, oggi avremmo a lamentare maggiori rovine di quelle che attualmente si lamentano. Informino le Calabro-Sicule e la linea di Savona.

Sulla questione delle tariffe, vorrebbe che fosse nominata una speciale Commissione, perchè crede che, essendo cosa assai difficile, non può convenientemente risolversi da uno o pochi individui, nè in breve tempo.

Relativamente alla nuova organizzazione ferroviaria, si dichiara favorevole alle divisioni longitudinali, enumerando i vantaggi che ne deriverebbero in confronto di quelle trasversali. È poi d'avviso che la divisione della rete italiana in piccole Società non sarebbe molto conveniente agli interessi generali del paese. Non ha studiate le Convenzioni Depretis; per conseguenza non può pronunziarsi in proposito.

A riguardo dei contratti, vorrebbe fosse creato un Tribunale speciale inappellabile, per evitare, il più che fosse possibile, dispendio di tempo e di denaro. Non sa se questo sia legalmente possibile, ma è persuaso che ciò faciliterebbe assai le relazioni che le Ferrovie hanno col pubblico.

Parlano poi brevemente i signori *Chiaradia*, *Tarducci* e *Lopisic*, quest'ultimo capo della 3ª divisione della Manutenzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il quale assicura che le linee Firenze-Pistoia, Pistoia-Bologna e Bologna-Piacenza sono in buone condizioni di manutenzione; non così la linea Genova-Chiavari, ma ciò dipende esclusivamente dalle sue condizioni topografiche.

Il comm. *Rombaux*, capo-servizio della Manutenzione delle Ferrovie Romane, dice aver già presentato alla Commissione una relazione sul servicio da lui diretto, constatando quello che si è fatto in 10 anni sulle Ferrovie Romane a tale riguardo. Parla quindi delle misure igieniche prese dalla Società a tutela del personale addetto alle linee ove regna la malaria, offrendo dati statistici sulle spese relative; e promette anzi una relazione speciale in proposito.

Parla quinei delle Officine di Pontassieve, di Siena e Firenze, esponendo alcuni suoi desiderii per migliorarne le condizioni.

È fautore dell'Amministrazione unica e dell'esercizio governativo, anche perchè parteggia per la più ampia riduzione delle tariffe.

Il comm. *Mari*, reggente la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie Romane, espone l'organizzazione dei varii servizi, e spiega pure il modo con cui funziona la Cassa-Pensioni. Sulla domanda dell'on. *La Porta*, dice che, se il Governo avesse costruite ed esercitate le ferrovie dal 1860 in poi, le cose non sarebbero andate meglio; e che per esercitar meglio le ferrovie, lo Stato dovrebbe aggravare i contribuenti.

Per le altre questioni, si richiama alla relazione presentata dalla Direzione generale delle Romane.

Per le due ultime sedute, cioè del 9 e del 10 corr., siamo costretti a rimandarne il sunto al prossimo numero, mancandoci oggi assolutamente lo spazio.

FERROVIE ECONOMICHE

Relazione generale della Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie, approvata in adunanza del 28 novembre 1879.

(*Continuazione* — V. N. 1).

Fattori dell'economia. — Quando le condizioni speciali di una linea: limitato movimento, natura speciale del traffico, accidentalità del terreno ed altre simili, richiedono di provvedere alla costruzione e all'esercizio di essa in modo economico, due sono i principali fattori di economie, che si possono adottare. Si può, cioè, ridurre la velocità massima dei treni, mantenendo invariato lo scartamento ordinario del binario; ovvero ridurre questo scartamento, ciò che implica pure una certa limitazione della velocità, in confronto di quella dei treni diretti delle ferrovie principali.

Nel primo caso, si avranno ferrovie meno perfette di quelle ordinarie, ma che esigeranno condizioni di costruzione e di esercizio meno rigorose, e consentiranno perciò di realizzarvi notevoli risparmi di spesa. Nell'altro caso, ridotto quello che potrebbe chiamarsi coll'ing. Moreno il *modulo* della via, si avranno ferrovie di cui tutte le parti presenteranno dimensioni minori delle ordinarie, e delle quali perciò minore riuscirà la spesa, tanto per la costruzione del corpo stradale, quanto per la provvista del materiale fisso e mobile, e si potrà mantenere un più giusto rapporto fra l'importanza del traffico e le spese di esercizio: onde le ferrovie a scartamento ridotto sono, a nostro avviso, le ferrovie economiche per eccellenza, quelle cioè sulle quali si possono veramente adottare i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.

Economie possibili anche collo scartamento ordinario. — Tuttavia non intendiamo con ciò affermare che tutte le linee, le quali non possono far parte di una linea o rete principale, debbano essere costruite a binario ridotto. Lo stesso articolo 16 sopraccitato esclude che si possa applicare lo scartamento ridotto alle linee della categoria *A*; ed anche per le altre categorie, esso ne limita l'applicazione a quelle linee, « l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale »; e quindi, in forza di questa condizione limitativa, anche per molte linee delle tre categorie non è ammissibile lo scartamento ridotto. Ma, anche indipendetemente da questo vincolo legislativo, e considerando la questione unicamente dal punto di vista tecnico ed economico, non conviene in molti casi rinunziare ai vantaggi, che procura l'unità dello scartamento ferroviario. Se si tratterà di una linea di non breve sviluppo, che s'interna in regioni aspre, montuose, poco popolate, nelle quali non sia possibile collocare i binarii delle ferrovie sopra strade ordinarie, allora i risparmi, che si otterranno nella costruzione di una tal linea, saranno tali da compensare largamente gl'incomodi e le spese del trasbordo al punto di congiunzione, con una ferrovia a scartamento ordinario. Ed in questi casi, che pur sono assai numerosi, sarà certo da preferirsi lo scartamento ridotto. Ma, ove si tratti di linee di breve percorso, che traversino terreni pianeggianti, che si possano impiantare lungo strade ordinarie esistenti, e diano a sperare un traffico abbastanza considerevole, allora sarebbe un errore isolarle dalla rete principale; e converrà cercare soltanto nelle modalità di costruzione, consentite da una minor velocità dei treni, i mezzi di conseguire una diminuzione più o meno notevole nelle comuni spese di costruzione e di esercizio.

Tipi economici di ferrovie a scartamento ordinario. — Abbiamo pertanto ammesso che si abbiano a stabilire tipi di ferrovie economiche anche a scartamento ordinario; e considerando le diverse condizioni di giacitura e di traffico nelle quali possono trovarsi queste ferrovie, ne abbiano proposti tre distinti tipi, i quali si distinguono essenzialmente per la velocità massima di corsa che vi si ammette, e che sarebbe per il primo tipo di 40, per il secondo di 30, per il terzo di 20 chilometri all'ora.

Il primo tipo sarà da applicarsi a quelle linee, le quali, trovandosi comprese entro la rete delle ferrovie ordinarie, devono essere capaci di riceverne il materiale mobile, eccettuate forse quello locomotive di lungo passo rigido o di grande velocità, delle quali può non essere il caso di far uso su queste linee.

Il secondo tipo conviene alle diramazioni, alle linee trasversali di secondaria importanza, che possono esercitarsi con materiale speciale e con treni di una velocità più moderata, ma sulle quali tuttavia devono poter transitare le vetture da viaggiatori ed i carri merci delle linee principali.

Finalmente il terzo tipo è specialmente appropriato a quelle linee, sulle quali si presume che il traffico delle merci abbia ad essere prevalente, sicchè la velocità massima dei treni può esservi molto limitata, e basta che la via sia stabilita in condizioni tali da permettervi il transito dei carri merci delle ferrovie principali.

Stabilite così le velocità massime per ciascun tipo e determinate le relazioni che esse devono avere colle linee principali, se ne deducono agevolmente le prescrizioni relative alla struttura, al materiale fisso e mobile, all'esercizio, che convengono a ciascun tipo. Una ferrovia può infatti considerarsi siccome una grande macchina, di cui tutte le parti devono essere armonicamente fra loro combinate, onde essa funzioni regolarmente, senza inutili resistenze e senza spreco della forza motrice, e perciò, quando se ne sono determinati gli elementi essenziali, tutte le altre parti vi si debbono adattare nelle loro proporzioni e nel loro collocamento, e quindi le loro disposizioni ne risultano già implicitamente determinate.

Prescrizioni pel primo tipo. — Perciò, per il primo tipo, sul quale deve poter circolare il materiale ordinario, abbiamo ritenuto necessario che l'armamento sia in tutto uguale a quello delle linee principali; che le curve non abbiano un raggio inferiore a 200 metri; che le pendenze non superino il 35 per mille; che la larghezza del piano stradale, al piano di formazione, di poco differisca da quello normale di metri 5.50, e si riduca perciò a non meno di 5 metri; e lo stesso abbia luogo in quanto alla larghezza delle gallerie e delle opere d'arte; che l'altezza della massicciata non sia inferiore ai 40 centimetri; che i piani delle Stazioni siano abbastanza estesi, da consentire l'incrociamento di lunghi treni.

Prescrizioni pel secondo e pel terzo tipo. — Per il secondo e terzo tipo, le economie di costruzione potranno essere assai maggiori; poichè, ritenendole esercitate normalmente con materiale speciale, si è potuto ridurre maggiormente la larghezza del piano stradale, portare il raggio minimo delle curve rispettivamente a 150 e a 100 metri, ridurre la lunghezza delle Stazioni, diminuire il peso delle rotaie e la lunghezza delle traverse, ammettere finalmente che in casi eccezionali vi si possa portare la pendenza massima fino al 50 per mille.

Prescrizioni comuni a tutti i tipi di ferrovie economiche a scartamento ordinario. — L'esperienza ha dimostrato come non siano necessarie per la sicurezza dell'esercizio le prescrizioni assai severe, che sogliönsi stabilire nei Capitolati, riguardo alle lunghezza dei tratti rettilinei da interporsi fra due curve in senso contrario. I treni hanno sempre un grado di flessibilità tale, e le sopra elevazioni delle rotaie esterne nelle curve sono regolate in modo che non vi è alcun pericolo per la stabilità di un treno ad avere i suoi veicoli estremi sopra curve di flesso contrario; quindi si può notevolmente ridurre la lunghezza

comunemente prescritta in questo tratto rettilineo, che abbiamo stabilita perciò di 30 metri pel primo tipo, di 25 pel secondo, e di 20 per il terzo tipo.

Opere d'arte. — E quanto alle opere d'arte, per il primo tipo si mantiene la larghezza di metri 4.50 tra le faccie interne dei loro parapetti, che ora suole prescriversi per le ferrovie ordinarie; mentre per gli altri due tipi si ammette che quella larghezza possa ridursi a 4 metri. Per le gallerie invece, si è stabilita indistintamente per i tre tipi la larghezza di metri 4.20 al piano del ferro, e si propone di limitare la loro altezza a 5 metri, soltanto però per le gallerie di una lunghezza non maggiore di 200 metri; e ben inteso poi che la loro sagoma, al pari di quella di tutte le opere d'arte, sia tale da ammettere liberamente la sagoma di carico delle ordinarie ferrovie.

Per le ferrovie del 2° e del 3° tipo si è stimato conveniente di non escludere i ponti in legno, perchè in alcune località essi risultano molto più economici di quelli in muratura o in ferro, e le maggiori spese di manutenzione che richieggono possono perciò venire compensate dal risparmio ottenuto nella primitiva costruzione della linea. E rispetto ai ponti in ferro, in seguito a nuovi studii fatti sulla loro resistenza, si è ammesso che nei relativi calcoli il lavoro massimo, cui le travate andranno soggette, possa essere portato a 7 chilogrammi per millimetro quadrato, tenendo però fermo il limite ordinario di 6 chilogrammi per millimetro quadrato per i ponti molto obliqui, ed in quelli situati sopra curve di raggio inferiore a 400 millimetri, o in salite maggiori del 15 per cento; poichè in tali condizioni, al passaggio dei treni, essendo inegualmente cementate le resistenze delle varie parti del ponte, la prudenza consiglia di abbondare nelle condizioni di stabilità. Nel calcolo delle dimensioni delle travi trasversali, si potrà considerarle, quando opportunamente collegate alle travi principali, come solidi semi-incastrati ai loro estremi, ciò che consentirà di ridurne le dimensioni, in confronto di quelle che ora si sogliono determinare, considerandole come solidi semplicemente appoggiati.

Stazioni. — Rispetto alle Stazioni poi, molti risparmi potranno conseguirsi indistintamente anche pel primo tipo, limitandosi in quelle secondarie a stabilirvi una sola sala d'aspetto, che potrà essere divisa con tramezzi in legno a mezza altezza; ed in quelle della ultima classe, sopprimendo le sale d'aspetto, di cui potrà fare le veci un vestibolo chiuso, in cui si distribuiscano i biglietti, e sia pure stabilito all'occorrenza un piccolo servizio di caffè. Per le piccole Stazioni del 2° e 3° tipo, il fabbricato passeggieri potrà ridursi ad un vestibolo e ad una stanza per gli impiegati, ammettendo anche che la vendita dei biglietti si faccia nell'abitato o dal conduttore del treno; e quando l'abitato sia vicino, non sarà nemmeno necessario stabilirvi l'alloggio per il capo-Stazione.

Nelle nostre Stazioni, i locali per il servizio merci a piccola velocità sogliono essere assai distanti dal fabbricato per i passeggieri e le merci a grande velocità. Da ciò la necessità di una maggiore ampiezza nei piani delle Stazioni, e molte volte di avere un personale speciale per le merci a piccola velocità. Addossando invece il magazzino merci ad uno dei fianchi del fabbricato passeggieri, si otterrà un qualche risparmio nelle spese di costruzione, e lo stesso personale potrà molto più agevolmente attendere a tutti i servizii, sui quali il capo-Stazione eserciterà meglio la sua vigilanza. Questo sistema vedesi applicato in diverse Stazioni del Veneto, ed in più larga misura nelle ferrovie svizzere. Anzi, laddove le Stazioni cadono in una trincea, si potrà conseguire un altro sensibile risparmio, tenendo il piano del fabbricato viaggiatori al livello dell'attiguo piano caricatore. I viaggiatori, che partono o arrivano, dovranno discendere o salire alcuni gradini; ma non è questo un grave inconveniente, a fronte del risparmio di spesa, che in certi casi potrà ottenersi con una tale disposizione.

Cautele di sicurezza. — Molte delle cautele di sicurezza, che sono prescritte sulle ferrovie ordinarie, e che si traducono in maggiori spese di costruzione e di esercizio, possono pure venire omesse, quando sia ridotta la velocità dei treni, e la loro minore frequenza renda assai rari gli incrociamenti di treni. Così la continuità delle chiusure, i segnali a distanza, la custodia continua dei passaggi a livello, il telegrafo elettrico sono provvedimenti che si possono risparmiare nelle ferrovie, che non sono percorse da treni a grandi velocità o da treni notturni. Quindi, specialmente per il 2° e 3° tipo, la chiusura della linea si farà soltanto nei luoghi pericolosi per la vicinanza di strade frequentate o per il pascolo dei bestiami.

Dove la popolazione è molto fitta, presso i passaggi a livello bastano semplici caselli, potendo i guardiani e le loro famiglie abitare nelle case o nei villaggi vicini.

Nè, dopo l'esperienza che se ne è fatta e in Italia e fuori, sono certo da escludersi per qualsiasi tipo economico le barriere automatiche e quelle manovrate a distanza per la chiusura dei passaggi a livello; le quali d'altronde sono state ammesse, sebbene con alcune riserve, anche dalla Commissione incaricata di studiare i mezzi di migliorare e rendere uniformi i tipi dell'armamento e della soprastruttura delle nostre ferrovie. E quanto ai passaggi di strade mulattiere o pedonali, per la loro limitata frequentazione, abbiamo ritenuto che basti porre in avvertenza i viandanti mediante una barriera fissa, che li obblighi a deviare alquanto, all'incontro della ferrovia, dal sentiero che essi percorrono, aggiungendo, se si vuole, presso il punto di passaggio, un segnale o un cartello, sul quale siano indicate le ore del passaggio dei treni ordinarii.

Diramazioni di binarii per le officine, cave, ecc. — Altro non lieve risparmio di spesa potrà ottenersi, ammettendo che le diramazioni per le officine, cave, fornaci, miniere, ecc. possano farsi dalle linee stesse, senza bisogno di far partire queste diramazioni dalle Stazioni. Ora ciò non è generalmente consentito dai nostri regolamenti di esercizio, pei pericoli e l'incomodo che si ritiene possano quelle diramazioni presentare, specialmente pei treni a grande velocità; ma, quando la velocità è ridotta, e ad un tempo si disponga che la diramazione non si faccia direttamente dal binario di corsa, ma da binarii laterali, questi incomodi e questi pericoli spariscono, e si ottengono due vantaggi: di mettere in comunicazione immediata la ferrovia coi centri di produzione del territorio che essa deve servire; di poter ridurre il numero delle Stazioni propriamente dette e di sostituirle con semplici fermate, senza servizio merci, e nelle quali il personale si riduca al guardiano di un passaggio a livello o alla sua moglie.

Economie sulla spesa di costruzione. — Con queste semplificazioni nella struttura delle ferrovie, colla riduzione di tutti i loro accessorii al puro necessario, coll'ammettere curve più ristrette e pendenze più forti che sulle ferrovie ordinarie, si possono ottenere, specialmente nelle linee del secondo e terzo tipo, grandi riduzioni di spesa, in confronto del costo di una ferrovia costruita in condizioni ordinarie. Con simili condizioni di struttura, si sono costruite delle ferrovie d'interesse locale per L. 90,000, 83,000, e persino per sole L. 70,000 il chilometro, mentre le linee costruite dalle grandi Società non hanno costato meno di 130,000 o 150,000 lire il chilometro. E lo stesso dicasi dell'esercizio, il quale, fatto in condizioni ordinarie, non costa meno di 7000 o 7500 lire il chilometro, con tre treni in ciaschedun senso; mentre sulle ferrovie locali, esercitate economicamente, non si spendono più di 6,000 lire il chilometro; ed in alcune linee si è anzi ridotta la spesa a 4200 ed anche a 3750 il chilometro, collo stesso numero di treni.

(*Continua*).

IL RISCALDAMENTO

delle vetture ferroviarie

(Continuazione e fine — V. N. 53 del 1879).

Il sistema di riscaldamento, generalmente adottato, col mezzo degli scaldapiedi mobili, richiede l'apertura delle portiere ogni volta ch'essi devono venire sostituiti con altri contenenti dell'acqua bollente. È questo un inconveniente gravissimo, che riesce molto fastidioso, specialmente ai viaggiatori dei treni notturni.

L'apparato a termosifone, della Ferrovia dell'Est, evita simile inconveniente, pur mantenendo sotto i piedi dei viaggiatori dell'acqua ad una temperatura costante, abbastanza elevata.

Il sig. Sartiaux, sotto-capo dell'esercizio alle Ferrovie del Nord, ha sottoposto allo studio del sig. Delebècque, ingegnere in capo del Materiale e della Trazione, un perfezionamento, che ci sembra molto pratico. (1) Si tratterebbe di render fissi gli scaldapiedi installati nei compartimenti e di riscaldarne l'acqua raffreddata, nelle Stazioni principali, con un getto di vapore particolare ad ogni vettura.

Per raggiungere tale intento, si stabilirebbero, in queste Stazioni, delle caldaie mobili, contenenti dell'acqua surriscaldata a sei o sette atmosfere, le quali ricondurrebbero l'acqua degli scaldapiedi d'ogni vettura alla temperatura primitiva, iniettando del vapore in un condotto speciale, durante un brevissimo tempo (due minuti al più). L'acqua delle caldaie mobili verrebbe surriscaldata da un generatore fisso, nell'intervallo di tempo fra due treni.

L'impiego dell'acqua surriscaldata ha già ricevuto diverse applicazioni in America ed in Francia. Citeremo, tra le altre, quella adottata dal sig. Francq per la trazione dei *tramways* sulla linea Rueil a Marly-le-Roi, esercita regolarmente da parecchi anni.

Tale sistema presenterebbe pure il vantaggio di evitare il costoso trasporto degli scaldapiedi. Abbiamo visto che nella sola Stazione di Parigi (Est) se ne hanno giornalmente 5,000 da trasportare dalle vetture alla sala di riscaldamento, e da questa alle vetture.

La Compagnia del Nord, nello stabilire il riscaldamento generale delle vetture dei viaggiatori col mezzo degli scaldapiedi mobili, disponeva che delle esperienze continuate fossero istituite per riscaldare le vetture di 3ª classe con un metodo più economico. Venne quindi deciso che, in via d'esperimento, si riscalderebbe qualche vettura di 3ª classe, impiegando il carbon fossile agglomerato a combustione lenta: sistema già adottato quasi generalmente nella Germania del Nord, ed esperimentato su larga scala nell'Austria, nel Belgio e nell'Olanda.

Sotto i sedili dei compartimenti vengono installate delle casse in lamiera, entro le quali abbruciano i carboni disposti su una grata. L'aria necessaria alla combustione penetra da un tubo verticale, ed esce lateralmente ad ogni vettura da aperture speciali, che si ponno chiudere od aprire tutte od in parte, secondo che si desidera una combustione lenta od accelerata. Ad una certa distanza dalla cassa, un inviluppo in lamiera pertugiata con minuti fori, serve a moderare il calore d'irradiazione troppo intenso, e nel tempo stesso a stabilire la circolazione dell'aria calda.

Il combustibile impiegato sulle ferrovie del Nord è di due provenienze. Il carbone tedesco, Berghausen, costa 250 franchi la tonnellata; mentre quello francese, Lefranc, è di un prezzo un po'.superiore, cioè 300 franchi la tonnellata. Questa disparità di costo trova però un compenso nella differenza del consumo necessario al riscaldamento d'ogni vettura, cioè:

Carbone Lefranc: 16 mattoni per ogni vettura;
peso chil. 5,440, al prezzo di 300 fr. la tonn., costa fr. 1.63
Carbone Berghausen: 16 mattoni id. id.;
peso chil. 6,720, al prezzo di 250 fr. la tonn., costa fr. 1.68

La durata della combustione di questi carboni è di circa 12 ore.

(1) *Etudes sur l'Exposition de 1878*, par E. Lacroix. — Tome premier, pag. 212.

Il carbone francese ha pure il vantaggio d'una combustione più regolare, di fornire una minore quantità di cenere e di fondersi più difficilmente. Il solo inconveniente ch'esso presenta (comune, del resto, col carbone tedesco) è quello di spegnersi parzialmente, durante le lunghe fermate, per difetto di tiraggio.

Questo modo di riscaldamento produce una elevazione della temperatura interna variabile tra 7° ed 11°. Nel corso delle esperienze, si raggiunse una temperatura interna di 16°, quella esterna essendo di 5° sopra zero.

Il seguente prospetto riassume le temperature interne ed esterne rilevate nel corso d'un viaggio da Parigi a Lilla, il 6 febbraio 1879, in due vetture di 3ª classe riscaldate con carboni di provenienza francese e tedesca: (1)

Stazioni	Temperatura esterna	Temperatura interna: vettura N. 2972 riscaldata con carbone Lefranc	Temperatura interna: vettura N. 2397 riscaldata con carbone Berghausen	Osservazioni fatte nel corso del viaggio
Parigi	4°	4°	4°	
»	7°	10°	9°	
Louvres....	6°	13°	10°	
Chantilly ..	6°	14°.5	10°.5	
Creil	6°	15°.5	11°.5	I carboni delle due provenienze sono in piena combustione.
Clermont ..	5°.5	16°	13°	
Saint-Just .	5°	17°	14°	
Breteuil....	5°	16°	14°	
Longueau..	5°	15°	13°.5	I carboni di provenienza tedesca cominciano a disgregarsi.
Albert	5°	14°.5	12°.5	
Achiet......	4°	13°	11°.5	Ad Arras, il carbone tedesco è quasi consumato; il carbone Lefranc è sempre in piena combustione
Arras	4°.5	13°	11°	
Douai.......	5°	11°	10°	
Lille .... (250 chilometri da Parigi).	5°	12°	9°.5	A Lilla, il carbone tedesco si trova ridotto in cenere; il carbone Lefranc è ancora in piena combustione; 3/4 di esso sono consumati.

La Compagnia del Nord cerca attualmente, modificando alcune disposizioni di dettaglio, d'aumentare l'effetto utile di tal mezzo di riscaldamento, che finora non incontra le simpatie del pubblico francese.

L'economia non è poi tale da indurre ad una vasta applicazione del sistema. Una vettura di 3ª classe, riscaldata col mezzo degli scaldapiedi mobili, costa fr. 1.89 per ogni viaggio tra Parigi e Calais (297 chilometri); e durante il tragitto, gli scaldapiedi sono rinnovati due volte. Adottando i combustibili agglomerati, il costo, nelle stesse condizioni, è di franchi 1.63 od 1.68, secondo che s'impiegano i carboni di provenienza francese o tedesca.

« Il riscaldamento con combustibili agglomerati, scrive il sig. Regray nel suo rapporto (2), non sarà ammissibile che allorchè si conseguirà lo scopo di riscaldare i piedi in luogo dell'aria interna; ciò che necessiterebbe una modificazione nel materiale mobile. Malgrado i perfezionamenti realizzati nella composizione dei carboni, che ne prolungarono la durata fino a 12 a 14 ore, l'effetto calorifico diminuisce rapidamente in ragione dello strato crescente di ceneri, che inviluppa il combustibile e forma ostacolo all'irradiazione. Molte Amministrazioni ferroviarie tedesche insistono sui pericoli d'incendio, che presentano queste scatole ardenti, introdotte nel materiale delle vetture; nonchè sui casi d'asfissia, che ponno prodursi per difetto nella congiunzione delle pareti. Inoltre il carbone agglomerato costa 300 franchi la tonnellata; e finchè l'industria non potrà produrlo in condizioni più economiche (cioè in condizioni tali da abbassarne il prezzo fino ad 1/4 dell'attuale), questo sistema non ci sembra destinato ad avere un'applicazione nel riscaldamento dei treni in Francia ».

Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo. — Come nelle ferrovie d'Orléans, vennero in questa adottati due tipi di apparati riscaldatori, distinti coi nomi di apparato *quadrato* ed apparato *rettilineo*.

(1) *Revue générale des chemins de fer*, pag. 200.
(2) Regray. — Opera citata, pag. 414.

L'apparato *quadrato* è munito di 20 tubi iniettori, e serve alle Stazioni di primaria importanza. Uno di essi permette di riscaldare 240 scaldapiedi per ora, con una caldaia di 25 metri quadrati di superficie di riscaldamento.

L'apparato *rettilineo* può riscaldare contemporaneamente 20 scaldapiedi, senza ricorrere all'impiego di tricicli speciali. Esso è destinato alle Stazioni d'importanza secondaria. Gli scaldapiedi, trasportati coi carri ordinarii di servizio, vengono disposti uno ad uno sotto i tubi dell'apparato riscaldatore.

Un apparato di questo genere permette di riscaldare 150 scaldapiedi per ora, con una caldaia di 15 metri quadrati di superficie.

Prezzo d'installazione (1).

Apparato quadrato . . . . Fr. 1650
Id. rettilineo . . . . » 860
Triciclo speciale . . . . » 730
Scaldapiedi . . . . » 22

Compagnia dell'Ovest. — La disposizione generale degli apparati di riscaldamento di questa Compagnia presenta qualche analogia con quella adottata dalla Compagnia del Nord.

I carri speciali o tricicli contengono 24 scaldapiedi, disposti orizzontalmente su sei file, ossia 4 per ogni piano. Essi sono in ferro, ed hanno una costruzione robusta. Il loro peso, vuoti, è di 330 chilog. circa.

Le sei file corrispondenti di tubi iniettori si trovano a differenti altezze, in modo che si possono adattare perfettamente e nello stesso tempo alle aperture degli scaldapiedi situati sui tricicli.

La Compagnia dell'Ovest ha già installato 17 apparati riscaldatori nelle Stazioni più importanti della sua rete, con caldaie o vapore a 5 atmosfere, di 15 metri quadrati di superficie riscaldata.

Nelle Stazioni d'importanza secondaria si rinnova l'acqua raffreddata, impiegando delle caldaie senza pressione.

L'installazione nella Stazione di Parigi (St. Lazare) si compone di due apparati iniettori, che permettono di riscaldare 512 scaldapiedi per ora, numero sufficiente per l'esercizio.

Prezzo d'installazione (2).

Apparato riscaldatore . . . . Fr. 1350
Triciclo . . . . » 350
Scaldapiedi . . . . » 20
Caldaia tubulare di 15 m. q. di sup. riscald. . » 5200

Compagnia del Mezzodì. — È la sola Compagnia francese che abbia conservato il vecchio sistema di rinnovare l'acqua calda negli scaldapiedi mobili, adottando però qualche perfezionamento. Essa ha completato, nel novembre 1877, le installazioni necessarie al riscaldamento delle vetture d'ogni classe, le quali funzionarono regolarmente durante gli inverni 1877-78 e 1878-79.

Il riscaldamento con scaldapiedi mobili è applicato alle vetture di tutte le classi, e pei treni d'un percorso superiore a 20 chilometri.

Conclusione. — In complesso, la difficile questione del riscaldamento generale delle vetture ferroviarie è, si può dire, completamente risolta in Francia. Le vetture d'ogni classe, sulle grandi linee, *sono tutte riscaldate*, o con un mezzo o coll'altro. Il riscaldamento con scaldapiedi ad acqua calda, adottato dalle Compagnie francesi, non porta alcun ostacolo all'esercizio; e senza necessitare alcuna modificazione al materiale mobile in servizio, soddisfa sufficientemente alle esigenze dei viaggiatori.

Se ora rivolgiamo lo sguardo ai procedimenti adottati negli altri paesi d'Europa, ci possiamo facilmente convincere che nessun sistema è applicato in via normale pel riscaldamento di tutte le vetture.

L'Inghilterra, la terra classica del *comfort*, si attiene al metodo primitivo. Le Amministrazioni ferroviarie, consultate dal sig. Regray, hanno quasi tutte invariabilmente risposto: « ch'esse non avevano fatto alcuna ricerca, nè alcuna spesa per istudiare altri apparati di riscaldamento, gli scaldapiedi soddisfacendo sufficientemente alla loro clientela ».

(1) *Revue générale des chemins de fer*, pag. 188.
(2) *Revue générale des chemins de fer*, pag. 189.

La Germania e l'Austria applicano tutti i sistemi conosciuti, ma la questione non vi è punto risolta. Il problema di riscaldamento in Germania è sempre allo stato di prova. Le Amministrazioni ferroviarie, desiderando giungere al riscaldamento delle vetture d'ogni classe, non trascurano alcuno sforzo, ma in fatto *le loro vetture non sono tutte riscaldate*.

Le Ferrovie dello Stato, nel Belgio, hanno esperimentato il riscaldamento a gas, ma finora i risultati non furono soddisfacenti.

Per completare queste notizie, diamo qui appresso un prospetto delle spese d'impianto e d'esercizio dei differenti sistemi a discontinuità assoluta, applicati su una scala più o meno grande negli Stati continentali (2).

SISTEMI di riscaldamento	SPESA di primo impianto per ogni vettura in servizio	Spesa annuale d'esercizio, comprendente le spese di combustibile, d'accensione, d'acqua, del personale, della manutenzione degli apparati dell'interesse od ammortizzazione del capitale previsto.		
		per ora-vettura	per vettura-chilometro	per viaggiatore-chilom.
	franchi	franchi	franchi	franchi
Stufa applicata alle 3.e classi soltanto	292.26	0,30432	0,009879	0,001142
Apparato ad aria calda (sistema Mousseron)	837.54	0,46827	0,014974	0,002726
Combustibili agglomerati	703.43	0,88474	0,028324	0,005149
Apparato a circolazione di vapore (Est bavarese)	1074.84	0,65052	0,020809	8,003784
Apparato a circolazione d'acqua in scaldapiedi fissi (Est francese)	674.03	0,46094	0,014742	0,002686
Scaldapiedi ad acqua calda (Est francese)	304.82	0,30483	0,009752	0,001772

Se confrontiamo il costo del riscaldamento d'un viaggiatore trasportato ad un chilometro, troviamo che, in ragione della spesa, i suddetti sistemi si succedono nell'ordine seguente:

Combustibili agglomerati; riscaldamento a vapore, ad aria calda, ad acqua calda (termosifone). Viene in seguito il riscaldamento cogli scaldapiedi mobili e colle stufe, per la 3ª classe soltanto.

Le cifre di questo prospetto offrono, sulla questione di impianto e d'esercizio dei differenti sistemi, tutte le informazioni necessarie.

È facile convincersi che in Francia si fecero notevoli progressi nel riscaldamento delle vetture, quantunque le difficoltà da superare fossero molte e grandi: prima fra tutte, la necessità di limitare il più possibile la spesa, onde poter giungere a riscaldare anche le vetture di seconda e terza classe, sempre numerosissime. Noi speriamo che, mercè il buon volere del Governo e la perspicacia del personale tecnico, si saprà in Italia approfittare dei risultati ottenuti all'estero.

Parigi, 31 dicembre 1879.

Ing. N. STEFANINI.

(2) REGRAY — Opera citata, pag. 411.

Nostre Corrispondenze

Roma, 13 gennaio.

Decisamente il nuovo anno 1880 si presenta sotto i più splendidi auspicii per le nuove costruzioni ferroviarie e stradali; poichè, oltre ai molti progetti presentati ed in corso d'approvazione, i quali hanno pressochè assorbita la somma di 12 milioni testè vo-

tata dal Parlamento, risulta che dalle varie Direzioni ferroviorie si lavora con febbrile attività, e che in questo mese altri ed importanti progetti saranno presentati all'approvazione: per cui si ritiene che quanto prima, in ogni punto d'Italia, verranno attivati molti ed importanti lavori, e cesserà così quella miseria che, per la scarsezza dei prodotti e carezza dei viveri, ha colpito la classe operaia nell'attuale stagione. —

Il nuovo anno s'iniziò pure col dare il suo colpo mortale al Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia: poichè, come avrete rilevato dai giornali, con Decreto Reale firmato l'11 corrente vennero accettate le dimissioni presentate dai signori commendatori Vitali, Boselli e Martorelli e conte Salis; e con altro Decreto Reale firmato lo stesso giorno, furono nominati, in sostituzione dei suddetti, il comm. Blumenthal Alessandro, presidente della Camera di commercio ed arti di Venezia, il quale, in assenza del Presidente, lo surrogherà nella presidenza; ed i signori Barrera Alessio Emilio, Palladini comm. Cesare, e Tortarolo ing. Pietro.

Nel segnalare tale disposizione, facciamo voti che il nuovo Consiglio, fattosi edotto del poco soddisfacente successo della cessata Amministrazione, saprà dare ad essa quell'indirizzo da soddisfare non solo a tutte le esigenze del servizio ferroviario, che da tanto tempo il paese aspetta, ma eziandio per provare come l'attuale esercizio provvisorio possa tornare utile, così nell'interesse pubblico, come in quello del Governo, qualora la nuova Amministrazione, svincolandosi dalle lungaggini burocratiche e valendosi della cooperazione dei distinti impiegati che a dovizia possiede l'Amministrazione dell'Alta Italia, potrà promuovere quei provvedimenti che valgano ad assicurare un regolare servizio ed un maggiore prodotto.

Contemporaneamente alle sovraindicate disposizioni, con Decreto Reale del 1° corrente venne collocato a riposo, per motivi di salute, il sig. Carlo Oggioni, Cassiere centrale delle Strade ferrate dell'Alta Italia; ed in sua vece, con R. Decreto dell'8 stesso mese, venne nominato il sig. Carlo Ghigliani, già sotto-Cassiere delle Ferrovie medesime.

Così pure, con R. Decreto dello stesso giorno, il comm. ing. Gaetano Ratti, ispettore centrale delegato delle Ferrovie dell'Alta Italia, è stato nominato vice-Direttore dell'esercizio delle medesime. —

Tra le notizie diverse, vi dirò che il Ministero dei lavori pubblici ha recentemente interessato la Società delle Strade ferrate Meridionali a volersi pronunciare esplicitamente ed al più presto sui suoi intendimenti circa la costruzione delle linee Rieti-Aquila e Termoli-Campobasso alla linea Benevento-Napoli, alla quale è obbligata in forza delle leggi 14 maggio 1865 e 28 agosto 1870.

La risposta della Società non implicherebbe alcun impegno in merito alle questioni che essa ha pendenti col Ministero, e lascierebbe affatto impregiudicati i diritti delle parti. —

Nell'adunanza tenutasi l'8 corr. dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, si procedette alla nomina del presidente del Consiglio stesso nella persona del comm. senatore Carlo Fenzi. Sulla proposta poi del consigliere senatore Deodati, si soprassedette alle altre nomine, le quali furono rimandate a quando i membri governativi, che fanno parte del Consiglio d'amministrazione, saranno al completo. —

Per quanto riflette gli studii e le costruzioni ferroviarie, vi dirò che l'ing.-capo del Genio civile signor Gioachino Losi, incaricato dal Ministero degli studii definitivi di una parte della linea Eboli-Reggio, ha presentato il progetto d'appalto di un tronco di ferrovia, lungo 6,000 metri e dello importo di L. 300,000: il quale importo comprende però le sole espropriazioni ed i lavori di terra per la formazione dell'argine stradale. —

Come pure l'Ufficio centrale di Direzione delle costruzioni ferroviarie in Caltanissetta ha trasmesso al Ministero il progetto definitivo di un altro tronco della linea Siracusa-Licata, compreso fra Terranova e Poggio-Graziola, della lunghezza di m. 6,300.

L'importo complessivo di questo tronco è valutato in L. 667,000: delle quali L. 167,000 rappresentano l'importo di lavori e provviste da farsi dall'Amministrazione governativa, e L. 500,000 per altri lavori da mettersi in appalto. —

Un nuovo tronco delle strade ferrate Calabro-Sicule (linea da Eboli a Potenza) verrà aperto all'esercizio il 15 del corrente mese. La lunghezza di questo tronco, compreso fra Barragiano e Picerno, è di chil. 12. —

La Società delle strade ferrate Sarde ha proposto al Ministero dei lavori pubblici parecchie modificazioni alle tariffe generali e speciali delle proprie linee. Sottoposte dal detto Ministero a quello di agricoltura, industria e commercio, quest'ultimo diede la sua adesione alle variazioni chieste dalla Società. —

Finalmente vi dirò che il Ministero dei lavori pubblici ha approvato i due regolamenti stati proposti e raccomandati dal Direttore generale delle ferrovie Meridionali, comm. Borgnini, relativi alla istituzione di una Cassa Pensioni e Cassa Soccorso pel personale ferroviario delle linee della Sicilia. —

Vi trasmetto pure un sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 gennaio corrente.

Il Consiglio ha approvato il progetto per la costruzione della strada provinciale di 2ª serie da Foiano alla Stazione ferroviaria di Greci, nel tronco compreso tra Castelfranco e la detta Stazione, in provincia di Benevento: quello per la costruzione e sistemazione della strada provinciale di 2ª serie detta delle Radici, nel tronco intercedente tra l'abitato di Roteglia ed il poggiuolo del Bue, in provincia di Reggio di Emilia: quello per la costruzione della strada provinciale di 2ª serie Amalfi-Positano-Meta, nel tronco scorrente in provincia di Napoli: e quello per la costruzione della strada provinciale di 2ª serie Trivento-Campobasso, nel tronco compreso fra quest'ultima città e Castropignano: oltre taluni progetti per sistemazione di alcuni tratti di strade nazionali nelle provincie di Piacenza e di Bergamo, e per lavori occorrenti lungo le ferrovie Romane, Calabro-Sicule e dell'Alta Italia.

Ha del pari approvati varii progetti per opere di rafforzamento, di difesa e di sistemazione alle arginature di Po, Adige, Adda e Piave nelle provincie di Milano, Ferrara, Rovigo, Venezia, Verona e Treviso.

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Domani si raduna in Roma la Sotto-Commissione incaricata degli studii per la classificazione delle linee in esercizio, e pel trattamento economico delle linee secondarie d'interesse locale. Questa Sotto-Commissione, com'è noto, è presieduta dall'Ispettore del Genio civile comm. Imperatori, e composta dei sigg. ing. cav. Mantegazza, Agazzi, Lauino e colonn. Corvetto.

La Commissione plenaria si radunerà pure, il 18 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato l'acquisto di altri 495 veicoli così ripartiti:

20 carrozze di 1.a classe, 20 id. miste di 1.a e 2.a classe, 30 id di 3.a classe, 25 carri bagagliai, e 400 carri da merci; ed a tale scopo ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici i tipi e gli elaborati relativi per la superiore sua approvazione.

Un giornale di Genova, accennando le nostre informazioni sulle dichiarazioni fatte dal comm. Massa alla Conferenza tenutasi in Genova, circa il recente appalto per la posa di parecchi binarii sulle nuove spianate degli Zingari e di Santa Limbania, mette in dubbio la realtà di questo fatto.

Noi siamo in grado di affermare che l'appalto per quei lavori fu indetto l'8 dicembre scorso, ed il 20 detto mese si aprirono le relative schede. Esaurite con tutta sollecitudine le pratiche relative all'appalto, che fu deliberato alla ditta Carbone di Genova, ci consta che domani (15), verrà consegnato all'appaltatore medesimo il lavoro per la posa dei tanto desiderati binarii sulle nuove calate.

Il Consiglio Federale svizzero (come abbiamo già annunziato) ha fatto conoscere in via diplomatica d'aver autorizzato la Società del Gottardo ad incaricare i propri ingegneri di mettersi in relazione diretta cogl'ingegneri italiani per istabilire il punto di congiunzione della linea d'accesso al Gottardo colla Ferrovia svizzera, e per concretare le modalità della Stazione internazionale, la quale dovrà sorgere sul territorio italiano; salvo ai due Governi di devenire poscia alla stipulazione di una Convenzione definitiva in proposito.

In seguito a ciò, e dietro autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, i nostri ingegneri, in concorso con quelli della Ferrovia del Gottardo, iniziarono le opportune pratiche ed i necessarii studii, concretando senza indugio il piano e profilo indicanti l'allacciamento planimetrico ed altimetrico della linea italiana colla svizzera presso Pino, e furono già rassegnati ai rispettivi Governi per la voluta approvazione.

Con questo particolare si trovano del tutto compiuti gli studii del 1° tronco della linea Novara-Pino, dal confine italo-svizzero presso Pino fino a Luino.

In seguito a reclami della Camera di commercio di Bergamo circa l'orario attuale, avrà luogo in questi giorni, nella detta città, una Conferenza tra i rappresentanti della Camera stessa, della Prefettura e dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, per istudiare se e quali modificazioni si potrebbero introdurre nel detto orario, a soddisfazione degli acccennati reclami.

L'appalto delle opere murarie per la costruzione della nuova Dogana centrale di Milano venne dal Ministero dei lavori pubblici definitivamente aggiudicato al sig. ing. Giuseppe Grossi, per la presunta somma di L. 324,244.50, cioè col ribasso di L. 30.27 per cento sul prezzo di stima.

Il Ministero medesimo provvederà alla sollecita stipulazione ed approvazione dell'atto di appalto; ed intanto ha invitato il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia a predisporre ogni cosa per essere in grado di far tosto la consegna dei lavori, appena sarà registrato il relativo decreto.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sono in corso studii per introdurre l'illuminazione elettrica nelle proprie Officine.

Annuncieremo a suo tempo i risultati di tali studii e degli eventuali esperimenti.

Entro il corrente mese si radunerà a Brunswick una Conferenza tra i rappresentanti delle Ferrovie germaniche, austriache, belghe, ecc., per istabilire l'orario estivo.

A tale Conferenza furono invitate a prender parte anche le Amministrazioni ferroviarie italiane.

Dietro iniziativa del Comitato pel monumento nazionale a Vittorio Emanuele sul Colle di S. Martino, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha proposto al Ministro dei lavori pubblici che l'attuale fermata di Pozzolengo prenda il nome di *S. Martino delle Battaglie.*

Ieri ebbero principio, nel palazzo di Brera in Milano, gli esami per l'assunzione di 34 ingegneri per l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in base al programma che abbiamo a suo tempo pubblicato.

La Commissione, presieduta dal comm. Vitali, è composta dei signori prof. Loria e Carlevaris, e degl'ingegneri delle dette Ferrovie signori: Frescot, Poli, Castigliano, Crotti, Bertoldo e Silvola, e del segretario Carozzi.

I concorrenti sono 49. Gli esami sono in iscritto ed orali.

Ci consta che fra giorni andranno in vigore alcune modificazioni all'orario attuale della linea Santhià-Biella.

Pel 29 corr. l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetta una gara privata per la fornitura di 15,000 tonn. di carbone inglese grosso o mattonelle, delle quali 7,500 da consegnarsi nel porto di Genova, e 7500 in quello di Savona. Le due quantità indicate formano però un solo lotto. Il termine utile per la presentazione delle schede è fissato al giorno 27.

Un'altra gara avrà luogo il 26 corr. per la fornitura di 2000 cerchioni in acciaio Bessemer o Martin, per ruote di carri e carrozze. Il giorno ultimo per la presentazione delle relative schede è il 24.

Il 28 avrà pure luogo una gara per la provvista di 600 cerchioni di acciaio Bessemer o Martin, per ruote di locomotive e tenders. Il 26 scade il tempo per la presentazione delle schede.

Nello stesso giorno 28, si terrà pure una gara per la fornitura di 9000 tonn. di guide in acciaio fuso Bessemer (tipo Vignole, mod. N. 2), e di 928 tonn. di guide pure in acciaio fuso Bessemer (tipi N. 1, D ed M).

Il 26 scaderà il termine per la produzione delle relative schede d'offerta.

Il ponte in ferro sul fiume Adige a Zevio presso Verona, della lunghezza di metri 252, compresa la fondazione, con pile metalliche fondate su pali a vite, è stato aggiudicato il giorno 10 corrente alla ditta Galopin-Sue Jacob e C. di Savona.

Ci consta che la preferenza accordata dal Commercio del Levante per la Germania alle Ferrovie italiane ed ai battelli della Società Florio, a scapito del Lloyd austriaco e della ferrovia della Sudbahn, è oggetto di preoccupazione al Governo austro-ungarico, il quale ha incaricato un suo funzionario di studiare le cause di tale sviamento ed i rimedii opportuni a ricondurre il traffico del Levante sulle Ferrovie e Compagnie di navigazione dell'Impero.

Il Governo italiano, alla sua volta, non ha mancato di raccomandare alle Amministrazioni delle Strade ferrate italiane di cercare con ogni mezzo di favorire ed attirare possibilmente quel commercio sulla nostra rete.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni. — Il *Diritto* dice che il Ministero dei lavori pubblici sta disponendo le squadre d'ingegneri per gli studii definitivi delle seguenti linee:

1. Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione da Lavezzola a Lugo.
2. Viterbo-Attigliano.
3. Legnago-Monselice.

Ferrovie in Piemonte. — Nella seduta del 9 corr., il Consiglio provinciale di Torino prese a trattare sulla domanda della Società concessionaria della ferrovia Torino-Pinerolo per concessione di passaggio sul ponte provinciale del Chisone, nell'eventuale prolungamento della sua linea fino a Torre Pellice.

La Commissione dei lavori pubblici fu di parere che, allo stato attuale della pratica, non si potesse, per ora, dare l'invocata autorizzazione.

Ed il Consiglio approvò tale proposta; come pure approvò di respingere la domanda della Banca di Pinerolo per essere autorizzata a fare il deposito prescritto dal Regolamento deliberato dal Consiglio provinciale il 18 aprile 1879, onde porsi in grado di chiedere la concessione di un *tramway* a vapore sulla strada provinciale da Pinerolo a Torre Pellice.

Dopo ciò, il Consiglio provinciale chiuse la sua sessione, senza prendere alcuna deliberazione circa le altre ferrovie interessanti la Provincia, di cui parlammmo nel precedente numero; e ciò perchè la Commissione non aveva potuto ancora completare i suoi studii sull'argomento.

Tramway Torino-Moncalieri. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta dell'8 corr., discusse la domanda, già da noi annunciata, della Società concessionaria del *tramway* Torino-Moncalieri di prendere a suo carico la manutenzione della striscia di terreno occupata dal *tramway* per una larghezza di 2 metri, e conseguentemente di venire dispensata dal concorso di 1|5 nella spesa suddetta.

La Commissione permanente dei lavori pubblici fu di parere che non si dovesse accogliere la domanda di modificazione all'atto di concessione, ed il Consiglio la respinse. Sulla domanda poi della stessa Società per la riforma dell'armamento della linea colla sostituzione dell'armamento Vignole alle rotaie a martello, dopo breve discussione il Consiglio concesse il cambiamento d'armamento alle seguenti condizioni:

a) Che la quota di concorso nella spesa di manutenzione della strada, di cui all'art. 12 dell'atto di concessione, sia elevata da 1|5 ad 1|4;

b) Che tutte indistintamente le intersezioni di passaggi praticati con carri debbano esser munite di controregoli e di selciato intermedio ed esterno per larghezza non minore di un metro ai due lati;

c) Che, avvenendo il caso in cui si venisse a riconoscere la necessità di stabilire i controregoli lungo tutta la via, allo scopo di mantenere libera e comoda la circolazione ordinaria anche sulla zona occupata dal *tramway*, la Società concessionaria debba provvedervi a sue totali spese.

Tramway Torino-Gassino. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 12 corr., deliberò d

concorrere con L. 30,000 alla costruzione del *tramway* a vapore da Torino a Gassino.

Tramway di Alessandria — Scrivono da Alessandria alla *Gazzetta del Popolo*:

Mentre da altre città di minore importanza che la nostra vi giunge l'eco dell'Intrapresa di *tramways*, non vi dispiaccia far conoscere che anche qui si sono conchiuse dai Comuni interessati Convenzioni per costrurre le due linee Alessandria-Sale, per raggiungere poi Voghera, e Alessandria-San Salvatore-Occimiano-Mirabello-Casale Monferrato.

Gli intraprenditori si dichiararono pronti ad incominciare i lavori, appena lo permetta il soverchio rigore della stagione. Intendono così procacciare due beni: dare lavoro alla povera gente, e dare l' opera compiuta nel prossimo estate.

Altre linee intanto appaiono sull'orizzonte: una da Alessandria a Castellazzo-Bormida, Sezzè e Rivalta, proposta dall'ingegnere Delfino; ed una'ltra da Alessandria ad Ovada

Tramway Mantova-Borgoforte. — La Banca Agricola Mantovana, persuasa che le piccole ferrovie a cavalli sulle strade ordinarie sieno destinate a portare un grande beneficio alla locale agricoltura, ha accolto favorevolmente la proposta di varii possidenti di Mantova per iniziare la costituzione di un Comitato promotore del *tramway* Mantova-Borgoforte, ed ha quindi riunito in adunanza speciale tutti gli interessati, allo scopo di costituire formalmente il Comitato promotore e la sua rappresentanza.

E nell'adunanza tenutasi l'8 corr. a Mantova, dopo alcune dichiarazioni del cav. avv. Sartoretti, a nome del Municipio di Mantova, si è proceduto alla nomina del Comitato promotore, che è riuscito composto dei signori Ferretti ing. Alessandro, Fochessati cav. Francesco, Turchetti Senofonte, Arrivabene ing. Ugo, Sartoretti avv. Luigi.

Tramways di Milano. — Il *Sole* dice che un signore milanese, rappresentante una cospicua Ditta francese, ha iniziato, presso la Deputazione provinciale di Milano, le pratiche per la concessione di un *tramway* a vapore Milano-Orio Litta, toccando Vigentino, Villanterio, S. Colombano, e per un tronco che congiunga S. Angelo al Lambro e S. Colombano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*:

Ai Governi tedesco ed italiano, come pure ai Governi cantonali ed alle Società ferroviarie sovvenzionanti, venne comunicato il seguente preventivo per l'ottavo anno di costruzione della ferrovia del Gottardo (1° ottobre 1879 fino al 10 settembre 1880): Gran tunnel franchi 14,212,434, linee d'approccio franchi 34,221,465, spese generali franchi 5,492,032; in complesso franchi 53,925,931. Questa somma di costruzione è fissata nelle risultanze del settimo anno di costruzione, che diedero le seguenti cifre: Gran tunnel fr. 14,139,068; linee d'approccio fr. 15,741,874.

— Nella seduta del 3 corrente del Consiglio federale, furono approvati: 1° Il progetto presentato dalla Direzione della ferrovia del Gottardo per la costruzione di un riparo lungo 900 metri al Ticino per sicurezza del ponte sul Ticino presso Cadenazzo e della linea ferroviaria in quella località; 2° L'ordinanza della stessa Direzione perchè sia costruita l'officina di riparazioni e di deposito dei vagoni per la parte settentrionale della linea, in Erstfeld.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 22, dal lato di Airolo m. 23.90; in totale m. 45.90, cioè m. 6.55 in media giornaliera. Restano da perforare m. 311.50. I lavori furono del tutto sospesi domenica mattina dal lato Sud pel tracciamento dell'asse da parte della Società.

Ferrovie francesi. — Il nuovo Ministro dei lavori pubblici di Francia, sig. Varroy, ha inviato al Direttore generale delle ferrovie una lettera, in data 6 corr., colla quale domanda che gli sia periodicamente fatto conoscere, con cifre indiscutibili, il progresso dei lavori ferroviarii in corso di esecuzione. Queste informazioni dovrebbero essere, in certo modo, la continuazione del rapporto pubblicato dal suo peedecessore sul complesso dei risultati ottenuti nel triennio 1877-79. Tali prospetti comparati vi saranno ad ogni trimestre pubblicati nel *Journal Officiel*. Essi devono essere, più ch'è possibile, semplici e chiari per tutti.

Il Ministro aggiunge le norme relative a tale pubblicazione periodica, « la quale darà, per così dire, la fisionomia del vasto cantiere che si andrà successivamente estendendo nella Francia intera. Essa servirà ad un tempo di soddisfazione alla legittima preoccupazione del pubblico e di stimolo per gl'ingegneri ». Se la misura verrà bene accolta, il Ministro si propone di estenderla anche alle vie navigabili ed ai porti marittimi.

Ferrovia dell'Arlberg. — Secondo un dispaccio da Vienna, il progetto dell'Arlberg sarebbe in questo momento compromesso dal rifiuto dell'Ungheria di contribuire alla spesa relativa, a meno che la Francia e la Svizzera non vi partecipino egualmente; avendo, d'altra parte, l'Austria rifiutato di fare presso questi due paesi le pratiche all'uopo necessarie.

Ferrovie ungheresi. — Il Consiglio dei ministri ungherese, nella sua ultima seduta, a quanto dicono i giornali di Pest, ha deciso l'acquisto da parte dello Stato delle linee della Theiss e della ferrovia di Transilvania.

Lo Stato ungherese possiedsrà quindi quasi tutte le linee del Nord e dell'Est. Al Sud-Est si è di già assicurata una posizione vantaggiosa col possesso dei tronchi da Lakamy ad Agram e da Carlstadt a Fiume. Così non gli mancherebbe che di rompere il monopolio della Staatsbahn, Società austriaca al Sud-Est, per essere completamente padrone della politicapin materia di ferrovie.

Ferrovie rumene — Si telegrafa da Bukarest, 4, all'*Havas*:

Il Senato ha ratificato, con 38 voti contro 4, la Convenzione pel riscatto delle ferrovie, quale era stata conchiusa tra il Governo rumeno s gli azionisti di Berlino, salvo alcune modificazioni senza importanza, accettate d' altronde dal Governo.

La legge ritornerà alla Camera dopo le vacanze di Natale, che finiranno il 21 gennaio.

Ferrovie in Russia. — Il *Daily News* ha da Pietroburgo le seguenti informazioni:

Le comunicazioni sono giornalmente migliorate, e si progettano ogni giorno nuove linee ferroviarie. Fra i recenti progetti vi ha una ferrovia di diramazione dalla fortezza d'Ivangorod, quindi una linaa che deva unire la ferrovia della Vistola per Tomaszow con dei punti dei confini galliziani; inoltre una linea per la Vistola per Tomaszow con dei punti e dei confini galliziani; inoltre una linea per la Vistola, Memel e Dwna.

Notizie Diverse

Lavori pubblici straordinarii. — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai Prefetti, Ispettori, Ingegneri-capi ed altri ufficiali del Genio civile la seguente circolare:

Roma, 5 gennaio 1880.

Pubblicata oramai la legge ed il regolamento, che concedono fino a tutto il venturo aprile speciali agevolazioni per l'esecuzione dei pubblici lavori, i signori Prefetti ed ufficiali del Genio civile hanno potuto scorgervi quale nobile parte di attiva cooperazione sia fatta ad essi per vivificare, nell'ordine esecutivo, le provvide disposizioni legislative. S'inspirino adunque al sentimento della rispettiva responsabilità, che in questo caso prende proporzione da quella del servigio che da noi tutti aspetta il paese, ed operino di conseguenza. Tengano però costantemente il

pensiero alla massima regolarità degli atti amministrativi, senza la quale il servigio medesimo perderebbe assai di valore.

Lungi dal timore di dover punire severamente qualsiasi abuso, nutro fiducia che non avrò nemmeno occasione di rimproverare ad alcuno la mancanza di solerzia, che nelle presenti circostanze rasenterebbe facilmente la colpa

Per norma, e perchè all'uopo serva di schiarimento, invio colla legge e col regolamento anche l'estratto degli atti parlamenti, che ne contengono la discussione.

Il Ministro BACCARINI.

— A questo proposito, rimandiamo i nostri lettori, e specialmente gl'interessati nella materia, ai molti e considerevoli appalti già indetti dal Ministero dei lavori pubblici, e che si trovano dettagliatamente indicati nella solita nostra rubrica *Avvisi d'Asta*.

Lavori del Tevere. — La *Libertà* dice che il 9 corr. ha avuto luogo la visita della Commissione municipale di sorveglianza dei lavori del Tevere. Questa Commissione si compone dei consiglieri Pianciani, Canevari e Bracci. Sono stati visitati i lavori della Farnesina e gli altri presso il Ponte Sisto. In un altro giorno la Commissione si recherà a visitare quelli della Regola e di Ponte Rotto, e redigerà quindi la solita relazione annuale al Consiglio.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 9 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), l'elenco delle strade provinciali di Teramo è modificato in quanto riguarda la strada provinciale della Vibrata, che avrà l'andamento: « dalla provinciale degli Abbruzzi alla sinistra del torrente Vibrata, per Corropoli, Nereto, S. Egidio, al confine ascolano ».

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 9 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 5 corr.), è concessa facoltà agli individui indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 11 concessioni, delle quali: 1 per forza motrice (sottoprefett. di Lecco); 6 per irrigazione e per usi agricoli e domestici (2 in prov. di Treviso, 2 Mantova, 1 Varese, 1 Venezia); e 4 per occupazione di spiaggia lacuale (tutte in provincia di Como).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 7 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 10 corr.) è approvata un'aggiunta allo Statuto della Società anonima, per la fabbricazione e vendita dei tessuti di lana e per operazioni affini, sedente in Milano, col titolo di *Lanificio Rossi*, col capitale di L. 24,000,000, diviso in 24 mila azioni da L. 1000 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dall'1 febbraio 1873.

Coltivazione del tabacco — La *Riforma* scrive: Il Ministero pare deciso di accordare i seguenti premii ai primi coltivatori di tabacco: pei coltivatori per l'esportazione premii 3 di L' 5000. 3000,2000; due per le coltivazioni di esperimento di L. 500 ciascuno.

Si è pure deciso di aprire a Genova un magazzino di tabacchi lavorati nazionali, destinati alla vendita per la esportazione.

Abbiamo detto, tempo fa, che i tentativi di esportazione per l'America non erano riusciti. Ora sembra che quelli per l'Egitto abbiano avuto esito migliore.

Onorifico incarico — L'ingegnere-allievo del Genio civile signor Luigi Luiggi à stato posto a disposizione dell'ingegnere capo cav. Bocci, per gli studii delle bonificazioni di Famagosta nell'isola di Cipro, richiesti dal Governo inglese. I due ingegneri italiani partiranno nel corrente da Roma per Larnaco.

Decessi — È morto testè in Verona il comm. Bognolo dottor Vincenzo, ispettore emerito del Genio civile e già Ingegnere-capo governativo, zelantissimo e benemerito, degli Ufficii del Genio civile di Belluno, di Este, di Padova e di Rovigo.

La morte di questo veterano degli ingegneri idraulici veneti è un lutto per le dette provincie.

Quanto fosse valente e benemerito il comm. Bognolo, fu attestato autorevolmente nel 1859, nelle sue *Memorie d'idraulica pratica*, dall'illustre idraulico e uomo di Stato comm. Pietro Paleocapa. Alla pagina 205 trovasi una nota, nella quale dal sapiente idraulico si rende meritata giustizia all'ingegnere valentissimo, che godeva la fiducia e la riconoscenza delle provincie da esso, in più occasioni di piene strabocchevoli dei fiumi, difese e salvate; e vi si contiene pure un ammonimento pei preposti alla superiore direzione dell'Amministrazione dei lavori pubblici, circa la scelta degli ingegneri cui devono essi affidare le difese fluviali, dalle quali dipende la sicurezza di estesi territorii.

Espertissimo delle difese arginali, il comm. Bognolo non era soltanto un valente ed animoso idraulico, ma era pure un amico affettuoso e leale, un padre di famiglia amorosissimo, un patriota devoto al Re ed alla patria.

Ritiratosi per l'avanzata sua età, dopo ben oltre quarant'anni di vita operosissima, dal pubblico servigio, il comm. Bognolo prestavasi ancora in servizio dello Stato; e con alacrità e coscienziosità sino agli ultimi giorni di sua vita, già più che ottantenne, servì il Governo nei collaudi dei lavori arginali.

Appena sparsa la infausta notizia della morte del Bognolo, la Deputazione provinciale di Padova si fece sollecita a mandare al bravo e degno di lui figlio, cav. Ernesto Bognolo, parole di sentita condoglianza, ed a disporre che ai funerali del benemeritissimo defunto la Provincia di Padova fosse rappresentata. E così fece pure quella di Rovigo.

— Il 9 corrente moriva in Roma l'ing. Cesare Marignani. Nativo di Badia-Polesine nella provincia di Rovigo, esercitò dapprima la sua professione nella città natale, con tanto amore e dando prove tali d'ingegno e di dottrina, da acquistarsi in breve tempo la fama del più valente tra gli ingegneri della provincia.

Nel 1875, recatosi a Roma per amore allo studio, entrò nel Collegio degli ingegneri, e vi tenne applauditissime letture, per guisa che i colleghi vollero dimostrargli la loro stima coll'elevarlo alla carica di consigliere.

Pubblicò nel giornale *Il Politecnico* di Milano alcuni suoi studii, che ebbero l'approvazione e le lodi degli uomini competenti.

In questi due ultimi anni, dandosi con vera passione all'idraulica, mise alla luce parecchi opuscoli su quella materia, ed un voluminoso lavoro, che furono giudicati di molto valore.

Insomma, l'ing. Marignani aveva ottenuto l'intento, si era fatta la strada; ma la morte invidiosa troncò bruscamente le speranze di lui e la legittima ambizione de'suoi concittadini.

Aveva appena 42 anni, era vigoroso, sognava la gloria, ed in poche ore fu tolto all'affetto di tutti.

Tutti i cittadini di Badia residenti in Roma, il povero suo cognato Carlo Bassi, arrivato appena in tempo per riceverne l'ultimo respiro, quasi tutti i membri del Collegio degli ingegneri, e moltissime persone che avevano potuto apprezzare le rare sue doti, seguivano mestamente il feretro, che portava a Campo Varano la spoglia del compianto ingegnere.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii furono poco curati e con tendenza al ribasso.

Le Azioni della Società delle Meridionali da 414 scesero a 408.50; le Obbligazioni, da 287 a 286.75; i Boni invariati sul 589.

Le Sarde, della serie A, quotate a 294.50; quelle della serie B, a 291.50; le nuove, a 273 e 272.25 — Le Pontebbane s'aggirarono tra il 446 al 447 — L'Alta Italia tra il 285.50 al 288.50 — Le Centrali Toscane stazionarie e nominali a 450. — Le Azioni Ferrovie Romane negoziate raramente a 142.

A Parigi, le Lombarde deboli a 486, poi a 481; le Obbligazioni a 258.25 e 254; le Vittorio Emanuele a 267 e 269; le Azioni Romane a 125 e 124; le Obbligazioni a 305.

Avvisi d'Asta

Il 19 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Traversata dall'Appennino tra Giffone e Cinquefrondi a Mammola, compreso fra i piani di Limina e Mammola, della lunghezza di m. 14,151, per il presunto importo di L. 350,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Rotonda Valsinni, compreso fra la Croce Pantana (Valico degli Appennini) e San Severino Lucano, della lunghezza di m. 10,447.46, per il presunto importo di L. 322,338. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Francavilla a Lama dei Peligni, compreso fra il ponte sul Foro sotto l'abitato di Fara Filiorum Petri ed il torrente della Valle o Fae di Guardiagrele, della lunghezza di m. 13,245.25, per il presunto importo di L. 295,597. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla nazionale presso Soveria Mannelli alla nazionale presso Santa Severina, compreso tra il fiume Porto e la Cona di Cafardi, della lunghezza di m. 14,839.57, per la presunta somma di L. 516,900. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale lire 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da sotto Chieti per Pretoro all'incontro della strada di Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne, compreso fra Casalincontrada ed il Colle Perluzzi, della lunghezza di m. 13,105.40, per il presunto importo di L. 372,645. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 18,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Villa Santina, per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino, compreso fra Villa Santina ed Esemon di Sotto, della lunghezza di m. 2169, per il presunto importo di L. 330,000. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 16,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem:

— Nello stesso giorno, presso l'Ispezione forestale di Treviso, si terrà un'asta per la costruzione dei tronchi 11° e 12° della strada detta del Cansiglio, dal punto chiamato *Pian de Spine* a quello detto *La Castellata*, in congiunzione colla strada comunale di Fregona; appalto in due lotti distinti: il 1° pel tronco 11°, della lunghezza di m. 2288, per il presunto importo di L. 41,300; il 2° pel tronco 12°, della lunghezza di m. 2376.93, per il presunto importo di L. 43,574. Deposito interinale pel 1° lotto L. 4130, pel 2° L. 4358; cauzione definitiva pel 1° lotto L. 8260, pel 2° L. 8715.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Castronuovo S. Andrea, che dal confine col Comune di Calvera raggiunge la provinciale S. Chirico Raparo-Roccanova nell'altipiano del Titolo, della lunghezza di m. 6283.14, in diminuzione dell'importo di L. 40,475.22, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 21 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale del Palau, cioè dalla marina del Palau al ponte sul Rio La Carrucce, per il presunto annuo canone di L. 7840. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva L. 100 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse di fucile non lisciviate (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 120,000. Consegna in 190 giorni, in 6 rate eguali di 5000 ciascuna. Deposito cauzionale L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria tra Nardo di Pace e Ragunà, pel presunto importo di L. 49,241.13. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per la ordinaria escavazione del Canale Corsini, dei secondarii e delle pialasse, durante il triennio 1880-82, per il complessivo importo di L. 42,940.80. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Farcella a Penne per Bisenti e Bacucco, compreso fra la Masseria d'Ostilio presso il Pilone ed il torrente Fino, della lunghezza di m. 10,444.17, per il presunto importo di lire 299,800. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da S. Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra il fiume Lese e la Sella Ammarrata, della lunghezza di m. 14,689, per il presunto importo di L. 342,340. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Paternopoli per Montella verso Acerno, compreso fra Paternopoli e Castelfranci, della lunghezza di m. 7781.53, per il presunto importo di L. 139,985. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da presso Caselle in Pittari allo Scario, compreso fra la Sella Rotondella e la Sella di Via Coverta, della lunghezza di m. 6017, per il presunto importo di L. 127,700. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di debera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della variante dell'ultimo tratto del 5° tronco della strada provinciale Brianze-Montemurro, compreso fra la Casa dei preti e l'abitato di Montemurro, della lunghezza di m. 4305.46, in diminuzione della presunta somma di L. 92,784.72, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle scogliere a presidio dell'argine sinistro d'Adige, sezione III, per il presunto annuo canone di L. 13,430. Deposito cauzionale L. 960 in rendita D. P., oltre L. 650 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, dalla nazionale delle Puglie dopo Ariano alla provinciale di Melfi, compreso fra la Cappella Calvario Vignale, prima di Accadia, ed il torrente Calaggio, della lunghezza di m. 16,156.63, per il presunto importo di L. 162,461. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla

traversa di Platì a Bagaladi, compreso tra la fiumarella Ettore allo Cambarie e la Sella Cerasia, della lunghezza di m. 16,437, per il presunto importo di L. 233,011. Lavori da eseguire entro mesi 30. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, compreso fra il Ponte sul Rio e la Masseria Ostilio presso il Pilono, della lunghezza di m. 10,747.57, per il presunto importo di L. 183,690. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da S. Lucido alla nazionale Paola-Cosenza, della lunghezza di m. 16,570.40, per il presunto importo di L. 249,167.87. Deposito interinale L. 9000; cauzione definitiva L. 25,000.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da San Giovanni in Fiore a Cariati, compreso fra la nazionale Silana presso S. Giovanni in Fiore ed il fiume Lese, della lunghezza di m. 11,743.47, per il presunto importo di L. 219,660. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Villa Santina, per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino, compreso fra l'abitato di Cella e la spalla destra del torrente Stabia, confine col Bellunese, della lunghezza di m. 6366, per il presunto importo di L. 168,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 26 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da Cagliari a Terranova, compreso fra Orosei e Dorgali, della lunghezza di m. 20,376, in diminuzione del presunto importo di L. 163,446.36, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle sassaie che presidiano la sponda sinistra d'Adige, sezione I, per il presunto annuo canone di L. 8700. Deposito cauzionale L. 600 in rendita D. P., oltre L. 500 per spese d'asta e contratto in biglietti consorziali.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 120,000 di ottone in lamiera mezzana, in tre distinti lotti di chil. 40,000 ciascuno, per il presunto importo di L. 112,000 per ciascun lotto. Consegna entro giorni 40 per ciascun lotto, in due rate da chil. 20,000, la 1ª nei primi 25 giorni, la 2ª nei successivi 15. Deposito cauzionale L. 11,200 per ogni lotto, in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione a tutto il 1888 del Mandracchio, Sostegno e Naviglio di Cavanella di Po, fra i Comuni di Bottrighe e Loreo, per il presunto annuo canone di L. 10,502; nonchè della esecuzione dei lavori di preventiva sistemazione del detto Mandracchio, Sostegno e Naviglio per il presunto importo di lire 7700. Questi ultimi lavori da eseguire nel 1° quadrimestre della manutenzione. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2,300 idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal 17 al 23 dicembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	333,826.99	230.86
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	420,692.13	290.94
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 86,865.14	— 60.08
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	21,792,203.91	15070 68
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	20,500,955.41	14177.70
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,291,248.50	+892.98
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	156,878.50	135.83
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	222,393.99	193.89
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	— 65,515.49	+ 58.06
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,164.57	8,555,218.67	7,409.87
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.37	7,481,518.90	6,531.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.20	+1,073,699.77	+877.90

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,766.64	12,445.23	8,338.91
Piccola Velocità	5,852.47	308.48	2,526.33
Totali . . .	34,619.11	12,753.71	10,865.21

Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal 29 ottobre al 4 novembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	555,218.00	17,222.27
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	497,427.63	15,653.16
Differenza (in più . . .	24	57,790.37	1,569.11
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 9.bre 1879 .	1,674	23,722,265.27	16,793.56
Periodo corr. 1878	1,657	22,138,814.08	15,833.39
Aumento	17	1,583,451.19	960.17
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	11,627.57	»	45,298.32	56,925.89
Bagagli e cani.	»	162.46	»	1,053.14	1,215.60
Merci a G.V. ..	»	780.57	»	4,949.39	5,729.96
Merci a P.V. ..	»	7,982.13	»	32,167.38	40,149.51
Introiti diversi.	»	359.67	»	506.32	365.99
Totale L.	»	20,912.40	»	83,974.55	104,886.95

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l'accollo di alcuni lavori di muratura e di terra da eseguirsi entro il piazzale della Stazione di Roma.

La Società delle Strade ferrate Romane volendo procedere all'ampliamento di alcuni locali posti entro il piazzale della Stazione di Roma, per uso di Magazzini nonchè di un muro di sostegno e conseguente allargamento del piazzale e regolarizzamento della parte esistente presso la nuova rimessa delle locomotive, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

I lavori da appaltarsi raggiungono complessivamente la somma di lire 60,641.96. Il capitolato d'oneri, il progetto e la perizia sono visibili nell'uffizio dell'ingegnere capo servizio del mantenimento in Firenze (Stazione Santa Maria Novella) e presso l'Ingegnere capo della 3ª sezione residente in Roma (Stazione centrale). All'atto della stipulazione del contratto d'appalto il deliberatario dovrà prestare una cauzione di lire 6400 in denaro, ovvero il corrispondente di rendita in cartelle al portatore del Debito pubblico italiano, valutate al corso del giorno, od in titoli della Società garantiti dal Governo.

Tale cauzione sarà restituita all'accollatario dopo eseguito il finale collaudo dei lavori appaltati.

Le offerte, in carta da bollo da lire una, dovranno pervenire suggellate alla Direzione generale delle Ferrovie Romane in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 27 gennaio corrente.

La busta contenente l'offerta porterà l'indicazione: *Offerta per la costruzione di lavori di muratura e di terra entro il piazzale della Stazione di Roma.*

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un ispettore ingegnere-capo del Genio civile o di un ingegnere capo servizio di una Società Ferroviaria in data non più lontana di sei mesi, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire lavori del genere di quelli da appaltarsi.

L'amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso e può anche rifiutare tutte le offerte, volendo su tale argomento rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Commissario governativo.

Firenze, 6 gennaio 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di Amministrazione ha l'onore di prevenire i signori azionisti, che conforme agli articoli 35 e 36 degli statuti sociali l'assemblea generale ordinaria è stata fissata pel giorno 12 del mese di febbraio prossimo.

L'assemblea avrà luogo alle ore 12 meridiane presso la Sede della Società in Firenze, via Bufalini, n° 24, ed avranno diritto d'intervenirvi tutti quegli azionisti che hanno fatto il deposito delle loro azioni, ai termini dell'articolo 32 degli statuti sociali.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
2° Presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio 1879;
3° Rinnovazione parziale del Consiglio di Amministrazione al tenore dell'art. 23 degli statuti.

Firenze, 5 gennaio 1880.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume,* 20, Via Palestro — GENOVA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ASTA A SCHEDE SEGRETE

per l'affitto del Caffè ristoratore con giardino annesso alla Stazione di Varese.

Per essere ammessi all'asta occorre un deposito di lire 50 da trasmettersi od all'Ufficio Centrale della 2a Divisione del Traffico od alla Stazione di Varese entro il 30 gennaio 1880.

Il successivo giorno 31 alle ore 2 pomeridiane si procederà all'apertura delle schede degli offerenti, presso l'Ufficio Centrale della 2a Divisione del Traffico in Milano.

Per le altre condizioni consultare l'avviso al pubblico 31 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate,* che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa* **i nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa**, *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viodotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che siano state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	105
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico, Scacciotti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbì, Segario, Arcidano, Scaffa* e *Strada Plaja*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	539
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 16 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e vari ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	261
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	793
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	534
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	60
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carrione*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carrione*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	900
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e travate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

Anno XIII. Mercoledì 21 Gennaio 1880 N° 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

L'INCHIESTA FERROVIARIA

A FIRENZE

(*Continuazione e fine* — V. N. 2).

Nella seduta del 9 corrente, venne invitato a deporre il comm. *Secondo Borgnini*, Direttore generale delle Meridionali.

Egli presenta anzitutto alle Commissione le risposte in iscritto ai quesiti del Questionario (*).

Parla quindi per rispondere a certe accuse, che sono state formulate all'Amministrazione delle Meridionali, nelle sedute che la Commissione ha tenute in Sicilia. Si è deplorato che le ferrovie siciliane siano trattate assai peggio delle altre linee. A mostrare l'ingiustizia dell'accusa, espone dettagliatamente quali sieno le spese che l'Amministrazione, che egli dirige, è costretta a fare per l'esercizio delle ferrovie siciliane. È accertato che le spese d'esercizio su quelle linee oltrepassano del 35 0[0 le spese per le strade ferrate ordinarie. Dai bilanci della Società risulta pure che gli introiti ammontano a 5 milioni e mezzo, e le spese ordinarie a 4 milioni e 800 mila lire. Se a queste ultime si aggiungono i 3 milioni per spese straordinarie, si viene ad avere un *deficit* di 2 milioni e mezzo. Come è evidente da questi dati statistici, la Società delle Meridionali fa più di quanto le converrebbe in favore della Sicilia. Cadono quindi le accuse in discorso, e dovrebbero anche cadere le molte illusioni che alcuni si sono fatte sulle ferrovie dell'isola.

Dopo avere trattato la parte che riguarda le spese d'esercizio, parla assai diffusamente delle tariffe. Dice che ha già presentato un progetto per ribassi di tariffe da Rossano a Reggio, ed a ciò fare l'Amministrazione è stata mossa anche dall'idea di favorire Messina. Dimostra come la tariffa degli zolfi, che è stata fatta segno a tanti lagni del Commercio, sia stata ridotta moltissimo nell'interesse di quell'industria. La Società non ha lasciato intentato alcun mezzo per giovare agli interessi della Sicilia, anche a scapito dell'utile proprio.

Ha veduto anche dai resoconti dell'inchiesta che si è deplorata la mancanza del materiale; ma anche a questo riguardo è costretto a confessare che i reclami dei commercianti sono insussistenti. Lo stesso deve dire per quello che si è affermato circa il pessimo trattamento usato verso il personale addetto alle ferrovie Calabro-Sicule.

Si è detto che gl'impiegati su quelle linee sono continuamente multati, vessati oltremodo dall'Amministrazione centrale. Ha voluto verificare quanta verità ci fosse in queste accuse; e dalle statistiche fatte in proposito si è dovuto convincere della inanità di tale querela.

Si diffonde a parlare delle condizioni igieniche di quelle linee, che sono veramente deplorevoli. Afferma che la Società ha speso 30 mila lire in chinino; ciò prova a sufficienza come disgraziatissimo si trovi in quelle provincie lo stato sanitario.

Non crede giovevole agl'interessi dell'isola l'autonomia della rete, reclamata con molta insistenza dai deponenti siciliani.

A varie domande dell'on. *La Porta*, risponde che la gravezza delle spese d'esercizio e la poca produttività di quelle linee sono imputabili al cattivo tracciato ed anche alle

---

(*) Queste risposte trovansi poi stampate in un bel volume in 4°, di circa 500 pagine, edito in Firenze dallo Stabilimento Civelli, e di cui ci venne gentilmente trasmesso un esemplare dalla Direzione generale.

Oltre allo splendore della edizione elegantissima, corredata di parecchie tavole, codesto lavoro presenta un interesse particolare per l'importanza degli argomenti trattati, con abbondanza di cifre, e dati statistici, e con osservazioni e proposte tecniche ed amministrative, degne della massima considerazione.

In una breve prefazione, l'egregio Direttore Borgnini accenna particolarmente ai criterii da cui fu guidata la Direzione nelle sue risposte al Questionario, rispetto alle Convenzioni Spaventa e Depretis ed alle trattative e stipulazioni a cui esse diedero luogo tra il Governo e la Società.

Alla detta prefazione seguono poi alcuni cenni storici relativi alla concessione delle Strade ferrate Meridionali; e dopo una serie di 158 risposte ai quesiti della Commissione ed una appendice d'altre 5., vengono 13 Allegati, tra cui i piani e profili delle nuove linee da costruirsi, Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento; nonchè cinque pareri legali (Ufficio legale della Società ed avvocati: senatori Corsi e Vegezzi, e deputati Mari e Spantigati) sul diritto della Società di ritornare alle tariffe dell'atto di concessione.

In conclusione, è un lavoro che fa veramente onore alla solerte Direzione ed a cui siamo lieti di tributare il meritato elogio. (La Red.)

pessime condizioni igieniche. Sempre a richiesta dell'on. deputato, afferma che in Sicilia non esiste veramente una rete ferroviaria: esistono appena due linee, non ancora collegate.

Insiste sempre sulla gravezza delle spese di esercizio.

Tuttavia, ripete, si è fatto molto per migliorare le condizioni delle Calabro-Sicule; ma quando si è voluto fare seriamente, abbiamo trovato sempre non pochi, nè lievi ostacoli da parte del Governo. Crede che questi ostacoli provengano da ragioni finanziarie; quantunque anche lo Stato riconosca la giustizia e la opportunità di certi lavori, destinati a rendere più agevole il servizio ferroviario.

In seguito fa altre osservazioni di minore interesse sull'esercizio di quelle linee, e parla ancora di tariffe, materiale, riparazioni, ecc.

Dice poi molte cose relativamente alla scala mobile, che è stata fatta segno alle accuse di alcuni deponenti.

Si fa a dimostrare che la Società delle Meridionali, avendo raggiunto le 15,000 lire stabilite da quel contratto, ha fatto convergere gl'introiti maggiori a favorire gl'interessi del pubblico, che sono poi quelli dello Stato, migliorando le condizioni dell'esercizio, diminuendo tariffe, ed introducendo migliorie di notevole importanza.

Dice inoltre a qual punto si trovano le trattative col Governo per addivenire alla costruzione di quelle linee che rimangono per completare la rete sociale. Giustifica la Società del nessun aumento dei prodotti, che da parecchi anni si verifica nel suo bilancio. Se la costruzione delle linee di complemento fosse stata eseguita, non si sarebbe certamente verificata questa stazionarietà.

A richiesta dell'on. *Genala*, dà altre dilucidazioni sulla scala mobile. Dice che per gl'introiti eccedenti le 15 mila lire, la Società chiedeva il 75 0[0, ed al Governo avrebbe dato il 25. Avrebbe anche assunto lo Stabilimento di Pietrarsa, per togliere il Governo dalle difficoltà in cui trovasi a riguardo di quell'opificio. Con la realizzazione di siffatte proposte, si sarebbero anche potute completare più rapidamente le costruzioni, e migliorare d'assai le condizioni generali del servizio.

Al quesito n. 8: « l'essere le Società esercenti anche Società di costruzione ha egli nociuto, oppur no, alla loro solidità?, replica che ciò ha avvantaggiato, per quanto riguarda almeno le Meridionali, la loro condizione.

In ordine alle costruzioni di complemento, esse verranno fatte al più presto, qualora il Governo riconosca la giustizia di certi diritti, e sia pronto ad adempiere ai patti stabiliti colla Convenzione del 1865.

A richiesta dell'on. *Ranco*, dimostra i migliori patti fatti al Commercio dalle tariffe delle Meridionali, in confronto di quelle in vigore sulle Romane e sull'Alta Italia. Nota che sulle Meridionali non esiste la sopratassa del 10 0[0, come sulle ferrovie delle Amministrazioni anzi citate. In conclusione, le tariffe della Società, che egli rappresenta, sono certamente a miglior mercato delle altre.

Quanto all'ordinamento del servizio cumulativo coll'estero, dice che si era in trattative, abbastanza ben avviate, con le Ferrovie francesi, quando il decreto governativo del 22 febbraio 1878 venne a troncare ogni relazione. Quel decreto poneva delle condizioni inammissibili e dannose al commercio d'esportazione. Prosegue quindi a dimostrare come sia organizzato sulle ferrovie Meridionali il servizio cumulativo, sia coll'interno che coll'estero. Peraltro, quello internazionale si fa in proporzioni assai minime.

Si riserva a presentare una Memoria dettagliata sulle questioni relative all'organizzazione del servizio cumulativo, non escluso quello con le ferrovie secondarie e coi *tramways*.

È fautore della rete longitudinale, e crede molto sbagliata l'idea di coloro che stimano poco favorevole al traffico questo sistema di divisione. I sostenitori delle linee trasversali, che si ripromettono da esse grandi vantaggi, non hanno tenuto calcolo delle condizioni generali del commercio. Nella rete longitudinale sarebbe evitata la concorrenza del mare, che oggi si manifesta attivamente sulle ferrovie dell'Alta Italia, ed in particolar modo nei porti di Genova e di Venezia.

Dice che non può darsi tutto lo sviluppo che sarebbe possibile alla produzione nazionale, qualora si potessero ottenere condizioni più eque per le merci di ritorno. Crede che ciò non potrà ottenersi fino a tanto che non saranno stabilite le due reti longitudinali. Con esse saranno assicurate alle ferrovie i trasporti delle merci ricche, sarà impedita la concorrenza della via di mare, che invece servirà efficacemente per quei trasporti che la ferrovia da sola non può totalmente eseguire, le merci povere, per esempio.

Enumera molte altre ragioni che militano in favore della divisione ferroviaria stabilita con la Convenzione Depretis, e ne cita alcune riguardanti la maggiore regolarità del servizio: come, ad esempio, quella degli orarii, che verrebbero ad esser fissati con maggiore semplicità, e con maggiore comodità del pubblico.

Le spese d'esercizio verrebbero inoltre ad essere alquanto ridotte. È inutile dire che l'economia generale del paese, con un maggiore sviluppo, verrebbe ad essere grandemente avvantaggiata.

Più che ai trasporti di transito, crede necessario volgere ogni studio al fine di sviluppare la produzione nazionale. Un buon ordinamento ferroviario dovrebbe provvedere a questo. Addita quali sarebbero i mezzi più acconci all'uopo.

Relativamente alle tariffe differenziali, dice che esse sono molto più favorevoli sulle linee ove le distanze sono maggiori; quindi esse si prestano più a vantaggio delle Ferrovie Romane e Meridionali, che di quelle dell'Alta Italia. Tuttavia desidererebbe che queste tariffe avessero il maggiore svolgimento possibile, perchè ciò servirebbe sempre più ad agevolare le relazioni commerciali.

Anche dal punto di vista militare, crede che le Convenzioni Depretis rispondano completamente all'uopo, nel caso di mobilizzazione dell'esercito. I trasporti di truppe, i concentramenti ed altre manovre militari si farebbero con maggiore rapidità ed esattezza.

Riguardo al modo col quale hanno funzionato le ferrovie dello Stato nel vecchio Piemonte, dice francamente che non avrebbero fatto così buona prova, se l'illustre senatore Bona, per l'illimitata e veramente meritata fiducia di cui godeva, non avesse agito per suo conto, senza troppo attenersi alle formalità burocratiche ed agli intricati regolamenti governativi.

È vero che la Corte dei conti trovava qualche volta a ridire sull'operato dell'illustre senatore; ma si finiva sempre, pagando le spese fatte ad onta dei regolamenti, coll'approvarlo. Se egli non avesse fatto così, non si sarebbe oggi tanto lodato quell'Amministrazione dello Stato. Ciò che io affermo, dice, non può essere revocato in dubbio, poichè io era allora sotto la dipendenza dell'egregio uomo.

Concludendo, egli non è di parere che anche una modificazione agli attuali regolamenti dell'Amministrazione governativa possa stabilire una superiorità dell'esercizio per parte dello Stato su quello di una Società privata. Ne dimostra, con dottissime argomentazioni, le valide e buone ragioni. Cita pure degli esempii in appoggio alla sua tesi.

L'on. *Presidente* domanda altre spiegazioni all'illustre oratore circa l'esercizio delle Ferrovie; e le spiegazioni che dà il comm. *Borgnini* concordano tutte nel far rilevare i danni che verrebbero al paese, qualora lo Stato dovesse assumere l'amministrazione delle ferrovie.

In seguito l'oratore si diffonde a dimostrare che anche la costruzione delle linee per parte dello Stato non può paragonarsi a quella di una Società privata. Vi sono ragioni finanziarie e tecniche di alta importanza, che manifestano la poca attitudine del Governo a fare la parte di costruttore. Cita in proposito la linea Pescara-Aquila, in cui lo Stato ha avuto mano, che si è fatta assai meno rapidamente e con minor solidità di molte altre linee costruite da privati. Vi sono anche ragioni inerenti al servizio interno delle ferrovie, che indicano esser maggiormente adatte alla costruzione le Società private, che non lo Stato.

Anche nella questione degli orarii e dei treni ha molta prevalenza l'esercizio privato. Sostiene che non si può aumentare la velocità dei treni, come si vorrebbe dal pubblico e dal Governo. Cita alcuni fatti per provare che il Governo costringe oggi le Società a fare dei treni, che non solamente non sono affatto rimuneratori, ma costano, senza esagerazione, un'enormità.

Dice che le Ferrovie Meridionali sono costrette a mantenere, nonostante le rimostranze fatte, un treno che trasporta in media due viaggiatori al giorno. Ciò risulta da statistiche fatte in proposito.

Se l'esercizio cadesse nelle mani dello Stato, non c'è neanche da immaginarsi dove si andrebbe a finire in fatto di treni. Le influenze politiche li farebbero aumentare all'infinito.

In seguito si dilunga anche sul modo di stabilire gli orarii. Le Società private corrisponderebbero, anche a questo riguardo, con maggior vantaggio del pubblico, che non l'ingerenza governativa.

Parla inoltre dei noli e delle tariffe, fornendo osservazioni assai interessanti.

Si dilunga moltissimo sui trasporti gratuiti per conto dello Stato, dicendo che essi vanno diminuendo ogni giorno; ma stima questi trasporti di grave danno all'Azienda ferroviaria. Tocca anche l'argomento delle provviste, e quello che si riferisce ai materiali fuor d'uso, mettendo in rilievo ciò che si pratica nell'Amministrazione che egli ha l'onore di rappresentare. —

Dopo una breve sosta, è invitato a deporre il comm. *Marchesi*, il quale osserva che, dopo quanto ha detto l'egregio Direttore generale delle Meridionali, e dopo le risposte scritte da quell'Amministrazione e già rimesse alla Commissione, ben poco avrebbe a dire. Tuttavia desidera dire qualche parola sul quesito n. 7. Cita dei fatti per provare che lo Stato non ha fatto buona prova come costruttore di ferrovie, sebbene vi sia qualche eccezione, come per le Ferrovie piemontesi.

Ma, se qualche volta lo Stato ha saputo convenientemente costruire, lo si è dovuto alla rara intelligenza degli uomini che presiedevano alla direzione di quelle opere. Del resto, si tratta sempre di fatti molto eccezionali.

Sul quesito n. 35, espone il modo che vien praticato nelle Meridionali per appalti e forniture, e ribatte l'accusa di coloro che hanno chiamate illusorie le aste che vengono fatte. Crede anche necessario ribattere l'altro appunto, che è stato mosso da taluno, sull'esclusione del migliore offerente dalle gare degli appalti e delle forniture. Quando tale esclusione ha luogo, vi sono ragioni di qualche momento, che non possono esser messe in dubbio, senza colpire l'onorabilità degli amministratori.

Parla dei *tramways*; ed invoca una disposizione legislativa, perchè si verificano fatti che meritano di esser segnalati all'attenzione degli uomini preposti a fare le leggi. Oggi le linee dei *tramways* si stabiliscono con troppa frequenza, parallelamente alle ferrovie ordinarie. Desidererebbe che tale questione venisse accuratamente studiata e debitamente risolta.

Enumera, a proposito della domanda 76, i criterii coi quali la Società distingue le spese di manutenzione e di riparazione delle linee, e come compenetra nelle spese di esercizio le altre che porta in conto capitale.

Si dilunga a parlare del materiale mobile e fisso, facendo risaltare che l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali ha fatto di tutto per adattarlo alle esigenze del servizio e del commercio.

In fine esprime, come cittadino, il voto che la legge sulle nuove costruzioni non si mandi ad effetto simultaneamente, ma si provveda in modo da cominciare e finire in breve tempo le linee che si hanno da costruire. —

Il comm. *Sarfatti*, capo-servizio del Movimento e Traffico delle Ferrovie Romane, depone sul materiale, del quale afferma non osservi penuria, contrariamente alle accuse che si son fatte dai negozianti nelle sedute dell'inchiesta. Accenna inoltre alle Agenzie doganali, ai furti che avvengono sulle ferrovie, e relativamente a questi cita alcuni fatti. Dà altre informazioni particolareggiate sull'organizzazione del servizio; e quanto alle altre domande del Questionario, si rimette a quanto ha detto in proposito il comm. Bertina, ed alle risposte scritte, già rimesse alla Commissione dalla la Direzione alla quale ha l'onore di appartenere. —

Invitato il cav. *Saverio Agazzi*, capo-servizio del Materiale e Trazione delle Ferrovie Romane, depone sul quesito 135; e dimostra che la spesa di riparazione del materiale mobile è, sulle Ferrovie Romane, inferiore a quella occorrente per le ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali. Quanto a quest'ultime, hanno una maggiore spesa da sopportare a cagione delle acque cattive, che sono costrette ad adoperare per le locomotive. Nessuno ignora quanto danno conferisca, alle locomotive segnatamante, la cattiva acqua. In ogni modo, la spesa maggiore, che si verifica nelle Amministrazioni sopra accennate, è affatto indipendente dal valore dei funzionarii preposti al disimpegno del servizio del materiale.

Fornisce dati e schiarimenti sull'organizzazione del servizio che egli dirige; ed a richiesta dell'on. *Presidente*, dichiara che il materiale delle Ferrovie Romane, oggidì esistente, si può approssimativamente calcolare in 910 vetture e 3700 carri per merci. —

Quanto agli altri quesiti, si richiama egli pure alle risposte scritte dalla Direzione generale. —

L'avv. *Volenziani*, consultore legale delle Ferrovie Romane, espone l'ordinamento del Contenzioso. A richiesta dell'on. *Genala*, si pronunzia sui Consigli d'amministrazione, sulle Società anonime e sul nuovo Codice di commercio. Crede che quest'ultimo risponda assai bene ad una migliore sistemazione delle relazioni ferroviarie col pubblico e col Commercio. Del resto, egli pure ha già risposto a varii quesiti nel lavoro che la Direzione delle Romane ha consegnato alla Commissione. —

Il cav. ing. *Alessandro Fonio*, segretario alle Ferrovie Meridionali, scagiona l'Amministrazione dalla vieta accusa, che si fa alle Società ferroviarie in genere, di non curarsi troppo degli interessi pubblici, e di avvantaggiare anzi, a scapito di questi, i propri. Dimostra, alla stregua dei fatti, quanto sieno ingiuste ed assurde queste accuse; e prova invece che si è fatto e si fa di tutto per soddisfare alle giuste esigenze di tutti.

Ribatte alcune asserzioni, fatte dinanzi all'on. Commissione in Ancona dal sig. Fiorenzi, relativamente alla poca solidità e sicurezza delle costruzioni. A questo riguardo, parla della parte che vi prese l'illustre e compianto senatore Bona, tessendone i meritati elogi. Parla anche con molta lode dell'ing. Pessione, dicendo che le sue opere di costruzione formano l'ammirazione degli uomini tecnici e del pubblico.

Dimostra la differenza che si riscontra quando una ferrovia viene costruita per conto dello Stato, e quando è una Società privata che ne assume la costruzione.

Accenna egli pure alle lungaggini burocratiche, che si verificano nell'Amministrazione governativa.

È favorevole, naturalmente, all'esercizio privato, come lo era l'illustre Bona, del quale ha con tanta lode parlato. —

Prima di chiudere la seduta, l'on. *Presidente* afferma, a proposito del Bona, che un uomo eccellente può fare funzionare benissimo anche l'esercizio governativo.

Il deponente replica, spiegando meglio il concetto che ha provocato le parole dell'on. Presidente.

— Nella seduta del 10, il *Presidente* invitò a deporre l'avv. *Moretti*, capo del Contenzioso presso le Ferrovie Meridionali.

Egli parla anzitutto sul quesito n. 10, e specialmente sulla costituzione del Consiglio d'amministrazione delle Meridionali. Ne espone le attribuzioni, e dice che la responsabilità dei consiglieri è eguale a quella di qualunque altro amministratore della Società. Parla delle condizioni finanziarie dell'Amministrazione, ed afferma che essa farà sempre onore ai propri impegni. Accenna al fatto che i portatori di Obbligazioni delle Ferrovie Meridionali sono in una condizione che non si potrebbe desiderare migliore.

Crede per conseguenza che, anche riformando l'attuale Codice di commercio, non si potrebbero fare patti e condizioni migliori, dal punto di vista finanziario, ai possessori di capitali impiegati nelle Ferrovie.

Parla a lungo sul capitale Azioni ed Obbligazioni, e fa chiaramente rilevare quali sieno, a questo riguardo, le condizioni delle Ferrovie Meridionali; ed accenna anche rapidamente al modo col quale funziona l'Ufficio di sindacato.

A domanda dell'on. *La Porta*, dice che la legge accorda ad una Società anonima la facoltà di emettere Obbligazioni per un capitale uguale a quello versato in Azioni. Ma

egli crede che ciò non esponga, nella generalità dei casi, a nessun pericolo i possessori di Azioni ed Obbligazioni.

Espone dettagliatamente l'organizzazione dell'Ufficio del Contenzioso, e fa la storia delle liti che ha dovuto subire la Società fino dal suo sorgere. — Esprime il voto che la legge di pubblica sicurezza, riguardante le Ferrovie venga modificata nel senso, che i proprietarii di bestiami sieno costretti a più severa vigilanza. A questo proposito, le condizioni sono assolutamente deplorevoli.

In qualunque modo si risolva la questione ferroviaria, sia con l'esercizio privato o col governativo, è di parere che le Amministrazioni delle strade ferrate abbiano da servirsi esclusivamente degli avvocati addetti ai loro Ufficii legali, senza ricorrere ad estranei. Le cose riguardanti il Contenzioso andrebbero, a suo parere, assai meglio, perchè ordinariamente gli avvocati estranei alle Amministrazioni sono poco illuminati su tutte le particolarità del servizio, e quindi non troppo in grado di trattare, con la competenza dovuta, le questioni che insorgono.

Dice anche poche parole sull'ordinamento della Cassa-pensioni. Si diffonde a parlare sul quesito n. 52, che riguarda la consegna e riconsegna delle merci, l'accertamento di avarie e l'indennità in caso di ritardi.

Vorrebbe che il Codice di commercio stabilisse, a questo proposito, delle norme speciali nell'interesse generale del servizio e del pubblico.

Raccomanda all'attenzione della Commissione queste sue osservazioni, che egli vorrebbe segnalate anche agli onorevoli uomini destinati a compilare il nuovo Codice di commercio. È opportuno, necessario ed urgente che il servizio ferroviario venga regolato da una legislazione più conforme alla sua natura, e, quel che più importa, più equa.

Fa pure qualche osservazione sulle funzioni delle Agenzie di città e sugli Ufficii del dazio-consumo. Lamenta le frequenti sottrazioni, che avvengono sui trasporti di piccoli colli.

Circa le contestazioni e le liti fra il pubblico e le Società, dice che nel 1878, sopra oltre un milione di spedizioni, le Meridionali ebbero appena 1947 reclami, di cui appena 549 ritenuti giusti.

Molte altre risposte riguardanti il suo Ufficio sono contenute nella Memoria già rimessa alla Commissione dalla Direzione generale.

In quanto alla convenienza dell'esercizio privato o governativo, dice che moltissime delle ragioni in favore dell'esercizio privato sono state sapientemente svolte dagli egregi oratori che lo hanno preceduto, per cui a lui resterebbe poco a dire. Tuttavia cita qualche fatto per provare la superiorità dell'esercizio privato, sia dal lato tecnico, che da quello amministrativo, ed espone considerazioni di grande importanza in appoggio della sua tesi.

Riguardo al servizio dei *tramways*, dice che esso stabilisce una concorrenza dannosissima alle Società ferroviarie attualmente esistenti. Accenna in fine ad un progetto di servizio internazionale, che si sta discutendo in Berna fra i rappresentanti di varii paesi. —

Il cav. *Giacomo Sacerdoti*, consigliere delle Ferrovie Romane, difende le Società private dalla grave accusa (e tanto più grave inquantochè viene dal Governo), cioè che esse non abbiano mai fatto e non facciano oggi l'interesse del pubblico sotto nessun rapporto.

A riscontro delle accuse che si formulano contro le Società, egli, a nome delle Ferrovie Romane alle quali si onora di appartenere, legge due documenti governativi, nei quali vengono espressi i maggiori encomii verso il personale di quelle ferrovie, pel modo col quale venne disimpegnato il servizio in alcune memorabili circostanze.

Accennando ai Commissariati governativi, dice che essi funzionano egregiamente, ma che v'ha in essi difetto di personale. Parla incidentalmente della Convenzione Cirio, ed è lieto di tributare i suoi elogi al comm. Amilhau per questo atto, che ha reso possibile lo sviluppo dell'industria privata fino al punto di arricchire il paese di un commercio di esportazione, che ascende annualmente fino a 18 milioni.

Cita fatti ed osservazioni per viemmeglio provare la bontà dell'esercizio privato; e dice che s'ingannano assai coloro che sperano una diminuzione di tariffe da un futuro possibile esercizio per parte dello Stato. Nota frattanto che una delle ragioni, per cui oggi si lamenta tanto la gravezza delle tariffe, si è la quantità esorbitante di tasse che il Governo ha imposte alle Società.

Si dilunga nel far la storia delle peripezie finanziarie attraversate dalla Società delle Ferrovie Romane fino all'epoca del riscatto. Nota specialmente che, a peggiorare una condizione di cose abbastanza esiziale, venne la fusione delle Ferrovie Romane Nord con quelle Sud; e finalmente il decreto emesso *ab irato* dal Papa, che toglieva la sovvenzione alle linee pontificie, fuse anch'esse nella Società delle Romane. Prova, con le cifre alla mano, che il riscatto non ha fatto condizioni troppo vantaggiose agli azionisti ed all'Amministrazione in genere.

Enumera le ragioni d'ordine politico, che militano contro l'esercizio per parte dello Stato. Dimostra quanto esso sarebbe dannoso agl'interessi generali del paese, venendo ad aggiungere un esercito di impiegati a quello esistente, già abbastanza esorbitante.

Sarebbe in questo modo cancellata ogni forma di Governo parlamentare. Aggiungesi a tutto questo, che non sarebbe possibile nessun controllo a quest'Amministrazione governativa, poichè nessuno può calcolare i favori che, per ragioni ed influenze politiche, sarebbe costretta a concedere. —

Dopo breve sosta, l'on. *Sacerdoti*, in risposta al quesito n. 149, dice non credere che anche le grandi Società ferroviarie possano offrire danni e pericoli agli interessi dello Stato ed alle libertà rappresentative.

Alla domanda dell'on. *La Porta*, se creda che in un sistema rappresentativo possa ordinarsi l'esercizio governativo, senza danneggiare gli interessi individuali e generali del paese, l'on. *Sacerdoti* replica negativamente. Spiega in seguito questa sua risposta, dicendo, fra le altre cose, che una delle ragioni che lo inducono ad avversare l'esercizio governativo si è la continua mutabilità, che si verifica negli ordini amministrativi dello Stato. Ciò sarebbe addirittura fatale all'economia ferroviaria.

Esamina poi partitamente le Convenzioni Depretis, e le trova poco adatte a favorire, con tutti gli articoli che le costituiscono ed i regolamenti che ne derivano, un buon esercizio sociale.

Preferisce i contratti fatti a compartecipazione, anzichè quelli a canone fisso.

A richiesta dell'on. *La Porta*, dà nuove spiegazioni sulla guerra costante che il Governo ha mosso alle Società ferroviarie; e prende specialmente di mira le Ferrovie Romane, delle quali conosce da vicino le molte peripezie, a questo proposito trascorse.

Stima dannosa la divisione in due sole Società della rete italiana, e si dichiara favorevole alla divisione in tre. Vorrebbe, peraltro, che queste tre Compagnie fossero organizzate in modo, da metter capo a Roma. Questa divisione faciliterebbe assai le operazioni di controllo.

Non parlerà sul capitolo che accenna alla maggior convenienza che le Società esercenti siano anche proprietarie delle linee esercitate, perchè le condizioni attuali della questione ferroviaria non permettono di pronunziarsi efficacemente in proposito. Lo Stato è ormai il proprietario di tutte le ferrovie italiane, e non v'ha speranza che i capitalisti italiani possano rimpiazzarlo in questa proprietà.

Parla in ultimo sul quesito 158, cioè in relazione alla difesa nazionale. Dimostra che, dal punto di vista militare, non v'ha nessuna ragione per credere che l'esercizio governativo debba necessariamente essere la soluzione del problema ferroviario. Le Amministrazioni private provvederebbero all'uopo con la stessa efficacia e con la stessa sollecitudine.

Dichiara che fra la Società delle Ferrovie Romane ed il Ministero della guerra non è mai esistita divergenza di sorta. Afferma anzi che non vi è stata cosa che l'Amministrazione della guerra abbia richiesta alle Ferrovie Romane, la quale non sia stata sollecitamente compiuta.

Concludendo, l'oratore dice che egli è contrario all'esercizio governativo per queste ragioni capitali: che esso si convertirebbe in breve in un vero esercizio politico; che

ogni controllo sarebbe impossibile; e che le lungaggini burocratiche, che contraddistinguono le Amministrazioni governative, peggiorerebbero di gran lunga, e sotto ogni rapporto, il servizio delle strade ferrate. —

L'ing. *Bologna*, direttore della Ferrovia marmifera di Carrara, parla delle ferrovie secondarie, e partitamente di quelle a sezione normale e di quelle a sezione ridotta. Fornisce dati assai importanti sul commercio dei marmi e sul movimento della ferrovia che egli dirige. Nota che alla Stazione di Carrara si trova assai frequentemente del materiale di proprietà delle Ferrovie Romane; ciò che prova evidentemente quanto sia in deficienza sulle linee dell'Alta Italia.

A nome del Commercio di Carrara, esprime il voto che la linea Carrara-Avenza venga passata all'esercizio della Ferrovia marmifera. —

Il cav. *Bologna*, Commissario governativo delle Ferrovie Romane, parla sul capitolo 7°, che concerne l'ingerenza governativa, e specialmente sulle relazioni che ha avute ed ha il suo Ufficio con l'Amministrazione delle Romane.

Si diffonde in ragguagli sulle diverse fasi che condussero la Società delle Ferrovie Romane fino alla legge di riscatto, che trovasi attualmente dinanzi al Senato.

In seguito spiega l'ordinamento dell'Ufficio che egli dirige, ed è lieto di dichiarare che la Società delle Ferrovie Romane ha sempre funzionato con molta regolarità. —

Il cav. avv *Papa*, consigliere delle Ferrovie Meridionali, raccomanda all'attenzione della Commissione le risposte scritte ai quesiti del Questionario, già rimesse dalla Direzione generale. Non crede che esistano ragioni per determinare un cambiamento nella politica ferroviaria italiana.

Un grande argomento invocato dai sostenitori dell'esercizio governativo si è quello che le Ferrovie, essendo un servizio pubblico, debbano necessariamente essere assorbite dallo Stato.

Coloro che difendono questa tesi ignorano la parte industriale e bancaria, che si compenetra nell'industria ferroviaria. Passa ad esaminare la questione dell'esercizio governativo in relazione alle tariffe, agli orarii, alle fermate ed a tutte le altre modalità ferroviarie, e trova che esso non ricondurrà, come taluno pensa, l'età dell'oro. Crede invece che l'esercizio dei privati potrebbe meglio soddisfare alle esigenze del pubblico e del Commercio, sotto tutti i punti di vista, di quello che non potrebbe fare lo Stato.

L'on. *Presidente* non crede che le Ferrovie siano un'industria, e vorrebbe sapere dal deponente su quali argomenti fondi l'opinione che le Ferrovie abbiano una larga base industriale.

L'interrogato cita le provviste, le officine, le cose riguardanti la trazione; e conclude col dire che, se tuttociò non costituisce un'industria, non sa davvero con quale altro nome chiamarla.

È per questo che egli non ritiene le ferrovie un servizio pubblico. Del resto, non capisce perchè lo Stato, che vorrebbe esercitare le officine ferroviarie, non avochi a sè l'esercizio dei legni che oggi viaggiano per conto delle Società di navigazione, e le altre industrie che si sviluppano alla meglio o alla peggio nel nostro paese, compreso l'esercizio degli *Omnibus*. —

Il signor *Felice Fossati*, Commissario governativo delle Ferrovie Meridionali, parla di moltissime cose relative al suo ufficio, in senso favorevole all'esercizio governativo.

Manderà per iscritto alcune risposte ai quesiti riguardanti la contabilità.

Dopo ciò, non essendovi altri che desiderassero parlare, il *Presidente* dichiarò chiuse le sedute dell'inchiesta in Firenze, ringraziando tutti i deponenti.

FERROVIE ECONOMICHE

Relazione generale della Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie, approvata in adunanza del 28 novembre 1879.

(*Continuazione — V. N. 2*).

Economie sulla spesa del materiale mobile. — Ed all'economia delle spese di impianto e di esercizio può pure in larga misura conferire la qualità del materiale mobile. Sulle linee del primo tipo, questo materiale non potrà essere guari diverso da quello delle ferrovie ordinarie; e solo si potrà fare a meno di provvedere delle locomotive a grande velocità, che non si avrà forse luogo d'impiegarvi. Per gli altri due tipi, essendo l'armamento più leggero e le curve di raggio meno ampie, è necessario adottare tipi speciali di locomotive che abbiano un passo rigido più corto, che utilizzino tutto il loro peso per l'aderenza, ma sulle quali tuttavia un peso minore graviti su ciaschedun asse.

Locomotive. — Queste condizioni sono soddisfatte da locomotive-tender a sei ruote accoppiate, di un metro di diametro per il secondo tipo e di metri 0.80 per il terzo, le quali abbiano su ciaschedun asse il peso massimo rispettivamente di 10 e di 8 tonn., e di cui il passo rigido non sia maggiore di metri 2.60 per il secondo, e di metri 2 per il terzo tipo. Naturalmente sono queste le locomotive che stimiamo più convenienti, in relazione alle condizioni di tracciamento e di armamento di questi due tipi di ferrovie, e che perciò stimiamo di dovere particolarmente raccomandare; ma con ciò non intendiamo escludere l'uso di locomotive di tipo alquanto diverso, purchè siano atte a passare sulle curve che ciascuna linea presenterà, e non abbiano un peso superiore alla resistenza dell'armamento della strada.

Carrozze. — Quanto alle carrozze, mantenendo per le ferrovie del primo tipo i modelli ordinarii, crediamo che per le linee del secondo e terzo tipo convenga adottare quello delle carrozze americane o svizzere, con passaggi longitudinali interni e comunicanti fra loro, con piattaforme ai loro estremi, o col passo rigido non maggiore di 3 metri per il secondo tipo, e di m. 2.50 per il terzo.

Con simili carrozze, mentre per viaggi che non saranno mai molto lunghi, si provvede bastantemente alla comodità dei viaggiatori, si ha il vantaggio di poter diminuire la larghezza della via al piano di formazione e di poter fare il servizio del treno con un personale più limitato.

E si otterranno pure notevoli risparmii e semplificazioni nell'esercizio, riducendo a due sole le classi di vetture: l'una corrispondente alla terza classe attuale; e l'altra, nella quale i viaggiatori trovino presso a poco le stesse comodità, che ora hanno nelle carrozze di prima classe. I bagagliai potranno comprendere solo la metà di un veicolo, destinando l'altra metà al servizio della posta o anche ai viaggiatori; e si ridurranno pure al minimo possibile le categorie dei carri da merci. In tal guisa, i treni di queste ferrovie secondarie, i quali saranno generalmente misti, potranno in molti casi formarsi di un bagagliaio di due vetture da viaggiatori e di un numero di carr proporzionato alla quantità di merci che si hanno da trasportare, seppure non si trovi più conveniente di separare il servizio delle merci da quello dei viaggiatori.

E così, sia colla speciale struttura dei veicoli, sia con una composizione dei treni bene appropriata alla entità e natura del traffico, si riuscirà a ridurre al minimo possibile il peso morto da trascinarsi, il quale nelle ferrovie ordinarie è causa di così grave aumento nelle spese di trazione. E, sebbene lieve, un qualche risparmio si otterrà pure mediante la soppressione delle catene di sicurezza, le quali in pratica non riescono di alcuna utilità, non potendo esse resistere allo sforzo violento, cui vanno im-

provvisamente soggette, quando avvenga la rottura del tenditore.

Ferrovie a binario ridotto. — Rispetto alle ferrovie a binario ridotto, la prima questione da risolvere era quella dello scartamento da prescriversi per quelle linee, nelle quali ragioni prevalenti di economia siano per esigere lo abbandono dello scartamento ordinario. E su questo proposito, abbiamo considerato che una riduzione troppo tenue, quale sarebbe, ad esempio, quella di un binario di metri 1.20, mentre toglierebbe tutti i vantaggi dell'unità di binario, non procurerebbe poi nella costruzione delle linee quelle economie, che appunto si vogliono ottenere, sostituendo allo scartamento ordinario quello ridotto. Di tali linee si hanno alcuni esempii nel Belgio e in Isvezia; ma le condizioni del terreno pianeggiante, sul quale sono tracciate, sono ben diverse da quelle dei paesi molto accidentati, nei quali dovranno costruirsi la maggior parte delle nostre ferrovie a scartamento ridotto. E, d'altra parte poi, uno scartamento troppo piccolo, quali sarebbero quelli della linea di Festiniog (metri 0.61) e di quella del Broelthal (m. 0.79), sebbene sia atto ad una costruzione molto economica, non sarebbe però da raccomandarsi nella maggior parte dei casi, per la troppo scarsa capacità dei veicoli, e per le difficoltà che si presenterebbero pel trasporto di non poche categorie di merci. Quindi abbiamo proposto due tipi di ferrovie a sezione ridotta: l'uno collo scartamento di metri 0.95 fra gli orli interni delle rotaie (ciò che corrisponde ad un metro circa fra gli assi delle rotaie stesse), che sarà da applicarsi alla massima parte delle linee per le quali si stimi conveniente adottare lo scartamento ridotto; e l'altro collo scartamento di m. 0.70 fra gli orli interni delle rotaie (m. 0.75 circa fra gli assi), da adottarsi quando le eccezionali difficoltà del terreno e lo scarso movimento, di cui la linea si presume suscettibile, consiglino di spingere all'estremo limite le economie nella sua costruzione.

Nelle ultime due colonne del quadro delle prescrizioni (allegato 5) sono indicate quelle che si riferiscono a questi due tipi di ferrovia a sezione ridotta, nei quali la larghezza della via al piano di formazione è rispettivamente di metri 3.50 e metri 3.20; si ammettono curve di 70 e di 40 metri di raggio, e pendenze di metri 0.05 per metro, mentre poi il peso delle rotaie potrà variare da 12 a 20 chilogrammi per metro lineare, secondo il peso delle locomotive che si adotteranno; e vien ridotta proporzionalmente la lunghezza delle traverse. Le altre prescrizioni relative alla struttura di queste linee sono identiche a quelle già indicate per i due tipi più economici di ferrovie a scartamento ordinario, o poco ne differiscono. E quanto alle locomotive, si consigliano macchine-tender a sei ruote accoppiate, del diametro rispettivamente di 1 metro e di metri 0.80, con passo rigido non maggiore di metri 1.80 e di metri 1.50, e che non portino sopra ciascun asse un peso maggiore di 6 e 5 tonnellate. Per i veicoli, non si è creduto di poter dare alcuna tassativa prescrizione, oltre quella che il loro passo non sia maggiore di quello delle locomotive, e che essi abbiano una sola molla di trazione e repulsione; poichè i bisogni e le condizioni speciali di ciascuna linea possono richiedere dimensioni e tipi diversi, tanto per le carrozze da viaggiatori, quanto per i carri da merci; e solo sarà da tenersi ferma la disposizione di avere due sole classi di vetture per viaggiatori, già fatta per le ferrovie a sezione ordinaria del 2° e 3° tipo. Per conseguenza, rispetto alla larghezza delle opere d'arte, si è prescritto soltanto ch'essa debba eccedere di 1 metro quella delle vetture.

Ferrovie da collocarsi sul suolo delle strade ordinarie. — Siccome poi, tanto le ferrovie a sezione ridotta, quanto quelle dei due tipi più economici di ferrovie a scartamento ordinario, potranno, in molti casi, essere stabilite lungo le strade rotabili esistenti e percorrere anche talvolta le vie nell'interno degli abitati, così nella tavola VI sono indicati i tipi da adottarsi in questi casi per l'impianto della ferrovia. La Commissione ha adottato il principio, che in campagna la ferrovia sia separata da barriere dalla parte di strada riservata al carreggio ordinario, come si scorge dai tipi, ovvero stabilita ad un piano superiore alla strada stessa: essendo questa separazione fra le strade ordinarie e le vie ferrate il carattere essenziale, che, a nostro avviso, distingue queste ultime dai *tramways*, i quali non sono considerati dalla legge del 29 luglio 1879. Nell'interno degli abitati soltanto le rotaie, di speciale conformazione, potranno essere poste al piano stesso delle vie.

Ed in tali ferrovie stimiamo che, per la sicurezza del transito sulle strade ruotabili, le locomotive debbano avere i loro meccanismi coperti, come nelle macchine dei *tramways*; ed essere munite di campana, con la quale si faranno tutti i segnali ordinarii, servendosi solo eccezionalmente del fischio, di cui lo squillo improvviso ed acuto spaventa molte volte gli animali. Quando poi la linea penetra nell'interno di un abitato, la velocità dei treni vi dovrà essere ridotta a non più di 4 o 6 chilometri l'ora.

Disposizioni comuni a tutti i tipi. — Oltre a tutte queste disposizioni economiche, di cui la maggior parte sono speciali ai singoli tipi da noi proposti, ve ne sono altre, che possono indistintamente applicarsi a tutti i tipi, e che pure sono sorgente di considerevoli risparmi di spesa.

Allorchè due ferrovie devono incontrarsi, si suole combinare l'altimetria in modo, che la nuova ferrovia passi sopra o sotto quella esistente, cosicchè le due linee risultino nel loro esercizio assolutamente indipendenti l'una dall'altra. Ma, se questa disposizione procura maggior comodità e sicurezza nell'esercizio, essa richiede però molte volte grandi movimenti di terra e costose opere d'arte, di cui la grave spesa può essere giustificata quando si tratti di due ferrovie principali, sulle quali si fa il servizio notturno e che sono percorse giornalmente da un gran numero di treni; ma per le ferrovie alle quali siano applicabili i tipi economici da noi proposti, crediamo che se ne possa ammettere l'incontro a livello anche con linee principali, incidendo le loro rotaie, e colla condizione che il passaggio si trovi protetto sull'una e sull'altra linea dai necessarii apparecchi di sicurezza. E per consimili considerazioni riteniamo che si possa, occorrendo, consentire che le nuove linee si diramino da quelle esistenti fuori delle Stazioni, proteggendo bensì la diramazione con segnali e cogli opportuni apparecchi automatici di sicurezza. Ciò dispenserà dall'incontrare, per la linea secondaria, un dispendio, che può essere talvolta molto considerevole, per darle accesso alla Stazione comune mediante un binario distinto; e quanto alle linee a scartamento ridotto, si potrà porre fra le rotaie delle ferrovie ordinarie da cui si diramano, una terza rotaia, secondo il suo scartamento. Ed anzi, in taluni casi, si potrà adottare questo duplice scartamento anche per tratti di una certa lunghezza, che sia utile di rendere comuni ad una ferrovia ordinaria e ad una linea a scartamento ridotto. Di queste ferrovie a scartamento misto se ne hanno, infatti, degli esempii in Inghilterra ed anche nel Belgio (ferrovia del Flénu), nei quali l'esercizio delle due linee, per così dire sovrapposte, si fa senza inconvenienti, ben inteso con quelle cautele, che una simile condizione di cose rende necessarie per la sicurezza dei treni.

Regressi. — Altra sorgente di economia nelle costruzioni ferroviarie, crediamo possa conseguirsi mediante una ben intesa applicazione dei regressi semplici o doppii. Non sono tanto rari i casi in cui si presenta da superare un forte dislivello con una via ferrata; nè la conformazione del terreno consente di stabilire la linea, anche colla massima pendenza adottata, senza lunghi sviluppi e senza opere d'arte e gallerie considerevoli e di grave dispendio. In tali casi può essere opportuna ed economica la formazione di uno o di più regressi, mediante i quali sarà possibile innalzarsi dal fondo della valle sulle pendici dei monti, finchè sia superato l'ostacolo, e la ferrovia possa riprendere il suo andamento normale. Il regresso potrà essere semplice, ed allora vi sarà necessario il raddoppiamento del binario per rimettere in testa la locomotiva.

Se il regresso sarà doppio, il tratto interposto fra i suoi due rami, nel quale il treno sarà spinto dalla macchina, non dovrà presentare nè curve del raggio minimo, nè pendenze che raggiungano il limite massimo.

I regressi, che si trovano applicati in una delle linee del Giura svizzero, ed in molto più larga misura in alcune ferrovie d'America, cagionano necessariamente una certa perdita di tempo; poichè si deve trasportare la macchina in testa del treno nei regressi semplici, percorrere due volte due tratti di via, e moderare la velocità nei regressi doppii Ma questo inconveniente risulterà ben poco sensibile sopra linee a forti pendenze, ove i treni perciò non camminano a grande velocità; e potrà considerevolmente ridursi, ove si studii il modo di far corrispondere il regresso ad una Stazione. Nè sarà poi superfluo l'osservare che, mediante i regressi, si potranno pure molte volte evitare terreni franosi, che la linea verrebbe ad incontrare, quand'anche fosse tracciata coi raggi minimi e le pendenze massime, che sia consentito di adottare.

Sistemi speciali di trazione. — Se poi il dislivello lungo il tracciato di una linea sia così forte e così prolungato, che per superarlo convenisse ricorrere ad un soverchio numero di regressi, ovvero impegnarsi in opere molto difficili e dispendiose, sarà allora il caso di ricorrere a speciali sistemi di trazione, che consentano la applicazione di piani inclinati a grandi pendenze, e sui quali possano utilizzarsi le forze naturali idrauliche, che in quella località si trovino disponibili. E di questi sistemi crediamo sia specialmente da raccomandarsi quello dell'ing. Agudio, di cui si sono fatti con buon successo ripetuti e prolungati esperimenti, in condizioni eccezionalissime di altimetria; sicchè, quando le pendenze dei piani inclinati siano contenute entro più ristretti limiti, è da presumersi che il loro esercizio con quel sistema possa esser fatto in condizioni condizioni convenienti, tanto per la regolarità del servizio, quanto per l'economia della spesa.

(*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 20 gennaio.

L'importanza che il Governo annette alla costruzione delle ferrovie Sarde dette del 2° periodo, la cui pronta esecuzione è divenuta oggidì anche una necessità politica, mi spinge a darvi alcune informazioni sull'avanzamento dei singoli lavori delle varie sezioni componenti la linea Oristano-Terranova, la quale molto probabilmente potrà essere ultimata ed aperta all'esercizio entro il corrente anno.

Cominciando dalla 1ª sezione Oristano-Paulilatino, vi dirò che i movimenti di terra ed opere d'arte, meno pochi lavori di finimento, si trovano completamente ultimati, insieme alle spalle e pile del grande ponte sul fiume Tirzo, al quale non mancano che le travate metalliche; come pure sono ultimati i fabbricati delle Stazioni e case cantoniere, e l'armamento.

Nella seconda sezione da Paulilatino a Macomer, sono ultimati i movimenti di terra per 14 chilometri ed in costruzione avanzata la rimanente parte. Le opere d'arte ed i fabbricati sono eziandio pressocchè ultimati sui primi 14 chilometri, e si lavora con alacrità per il completamento di quelle cadenti nei susseguenti chilometri; come anche l'armamento trovasi ultimato per 14 chilometri e mezzo.

Nella terza sezione da Macomer a Giave, i movimenti di terra, opere d'arte e fabbricati sono pressochè ultimati. Le gallerie sono in costruzione avanzata; ed entro questo mese verranno iniziati i lavori per l'armamento.

Non parlo della quarta e quinta sezione da Giave a Chilivani e da Chilivani ad Ozieri, che, come ben sapete, sono aperte all'esercizio fin dal dicembre 1878.

Sulla sesta sezione Ozieri-Oschiri, i movimenti di terra per la formazione del corpo stradale sono quasi ultimati, e così pure le opere d'arte; e si lavora poi con alacrità pel completamento dei fabbricati della Stazione di Oschiri e delle case cantoniere.

Finalmente, per la settima sezione Oschiri-Monti, sono spinti con alacrità i lavori per movimenti di terra, opere d'arte e fabbricati: e si ha la certezza che anche tale tronco potrà essere ultimato nel corrente anno.

Manca l'ultimo tronco da Monti a Terranova, di circa 22 chilometri, per la esecuzione del quale si spera che la solerte Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, vincendo le difficoltà sorte per la ubicazione della Stazione di Terranova, sarà per presentare al più presto il relativo progetto particolareggiato, onde poter ultimare entro il corrente anno l'intera linea Oristano-Terranova, di chil. 185, a compimento delle Ferrovie Sarde dette del 2° periodo. —

Passando ora dalle costruzioni agli studii, vi dirò che dalle varie Direzioni incaricate degli studii per le nuove ferrovie complementarie del Regno vennero presentati i seguenti progetti:

Linea Roma-Sulmona — Dall'ing.-capo direttore cav. Salvini venne presentato il progetto per soli movimenti di terra di un tratto di 6000 metri, compreso fra la Stazione di Roma e Ponte Mammolo, per il complessivo importo di L. 200,000. Mi risulta pure che dal prefato Direttore vennero date disposizioni alle varie sezioni per la presentazione di altri progetti entro il prossimo mese di febbraio.

Linea Colico-Chiavenna — Progetto di appalto per soli movimenti di terra di un tratto della linea, lungo metri 1500, del preventivato importo di L. 19,200.

Linea Ascoli-San Benedetto — Progetto d'appalto di un tronco compreso fra il distacco dalla nuova linea da quella Ancona-Pescara, in prossimità della Stazione di San Benedetto del Tronto, ed il chilometro 4. L'importo preventivato per questo appalto è di L. 50,000.

Linea Macerata-Albacina — Progetto di un tronco, della lunghezza di m. 2952, compreso fra Matelica ed Albacina. L'appalto comprende le espropriazioni ed i movimenti di terra, ed il relativo importo è previsto in L. 25,000.

Linea Parma-Spezia — Progetto particolareggiato di un primo tronco della linea, della lunghezza di m. 23,777, compreso fra la Stazione di Parma e Fornovo. L'importo previsto per quest'appalto è di L. 2,000,000: nel quale importo però sono comprese L. 560,000 per le espropriazioni, alle quali intenderebbe provvedere direttamente l'Amministrazione governativa. Fra i lavori preventivati è prevista una galleria, della lunghezza di m. 300, presso Fornovo.

Linea Siracusa-Licata. — Progetto di un 3° tronco della linea, della lunghezza di m. 6,300, e dello importo di L. 667,000, compreso fra Terranova e Poggio-Grazioli. Nella somma preventivata sono comprese L. 167,000 per espropriazioni e per armamento della linea, a cui provvede direttamente l'Amministrazione governativa. —

Per chiusa delle sovraindicate notizie, vi dirò che, dopo tanto tempo di silenzio, il Consiglio delle Strade ferrate ha ripreso le sue adunanze presso il Ministero dei lavori pubblici; ed il giorno 17 del corrente mese ha preso in esame la domanda di concessione, avanzata dalla Provincia di Parma, riunita in Consorzio coi Comuni interessati, per la costruzione di una ferrovia da Parma a Guastalla e Suzzara.

La discussione su questo oggetto non fu esaurita, ed il Consiglio se ne occuperà nuovamente nella seduta che terrà oggi martedì.

Altre quistioni sono all'ordine del giorno, che saranno pure esaminate in questo stesso giorno ed in altre successive sedute. Fra le quali questioni, una importantissima è quella che si riferisce alle modificazioni della Convenzione vigente fra il Governo e la Società delle Meridionali, proposte da quest'ultima allo scopo di trovar modo di risolvere tutte le vertenze ch'essa ha pendenti col Governo. Dell'esame primordiale di queste modificazioni, che si potrebbero anche chiamare una nuova Convenzione, fu incaricato l'on. comm. Celesia, consigliere di Stato e deputato al Parlamento, il quale ha l'incarico di riferirne al suddetto Consiglio. —

Per ultimo, vi darò un sunto delle più interessanti deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 12 al 17 corrente mese.

Vennero approvati i progetti esecutivi di varii tronchi di ferrovie complementarie, cioè Faenza-Pontassieve, Novara-Pino, Codola-Nocera e Siracusa-Licata; ed altri per opere di consolidamento nella linea Catania-Licata, per la costruzione di un tronco della strada provinciale detta delle Radici in provincia di Modena, della strada provinciale di Catanzaro e per la manutenzione del tronco di strada nazionale fra Girgenti e Raddafali.

Ha del pari approvato taluni progetti per opere di sistemazione e di rafforzamento in varii tratti delle arginature di Po, Adige, Oglio e Montone, nelle provincie di Rovigo, Padova, Mantova e Ravenna: per nuova inalveazione di un tronco della Bruna, e per riordinamento di un tratto del primo diversivo di Ombrone in provincia di Grosseto: e per un nuovo allacciamento di diversione al Lamone, per dirigerlo in quella cassa di bonificazione in provincia di Ravenna.

Furono anche dal Consiglio medesimo approvati un progetto di massima per la sistemazione dell'ultimo tronco del fiume Pecora, in provincia di Grosseto; ed altri progetti esecutivi per rafforzamento del suolo di S. Vincenzo nel porto di Napoli, per lavori occorrenti alla immissione del Panaro in Cavamento nella provincia di Modena, e per la costruzione e sistemazione di argini al fiume Pecora ed al torrente Sovata in provincia di Grosseto. X.

LA LEGGE SUL LAVORO DEI FANCIULLI.

Roma, 18 gennaio.

È noto come l'on. Cairoli, mentre reggeva l'*interim* del Ministero di agricoltura, industria e commercio, avesse preparato un progetto di legge sul lavoro dei fanciulli nelle miniere e nelle fabbriche. È altresì noto come l'on. Presidente del Consiglio, traendo partito dalle vacanze parlamentari, inviasse, con circolare del 25 luglio scorso, quel progetto stesso ai Prefetti, alle Deputazioni provinciali, ai Consigli provinciali sanitarii, agli Ispettori e Ingegneri-capi delle miniere, ai Municipii dei più importanti centri d'industria, alle Associazioni economiche, alle principali Società di mutuo soccorso ed ai più ragguardevoli industriali, per averne il rispettivo giudizio.

Ora sappiamo che, sopra 929 interrogati, 887 risposero alla circolare: il che dà una media equivalente al 95.47 0|0. Ed analizzando queste cifre, troviamo che, toltine i Prefetti, le Deputazioni provinciali, i Consigli sanitarii, le Camere di commercio, le Ispezioni di distretti minerarii, i quali risposero tutti all'appello, sopra 254 Municipii interrogati risposero ben 251, ossia il 99.21 0|0: di 21 Associazioni economiche risposero 18, ovvero l'85.71 0|0: di 128 Società di mutuo soccorso, inviarono la risposta 115, il che equivale al 90.62 0|0: ed infine, sopra 235 industriali, risposero 210, vale a dire l'89.10 0|0.

Per la massima parte, le risposte inviate al Ministero sono favorevoli al progetto: e se si esaminano quelle trasmesse dalle Autorità, dai Corpi morali e dagli industriali del Piemonte, abbiamo che tutti gl'interrogati risposero, niuno eccettuato; e che, sopra 109 pareri, 45 sono favorevoli senza riserve, 51 favorevoli in massima, con o senza proposte di modificazioni od aggiunte: 10 sono negativi e 3 contrarii.

Tra coloro che emisero parere favorevole senza riserve, trovansi la Deputazione provinciale di Alessandria, la Camera di commercio di Cuneo, 23 Municipii, 14 Società di mutuo soccorso, e 6 industriali. Tra i pareri favorevoli in massima, notansi quelli dei Prefetti e dei Consigli sanitarii di tutte le 4 provincie, quelli delle Deputazioni provinciali di Cuneo, Novara e Torino, delle Camere di commercio di Alessandria e Torino, di 8 Municipii, 2 Associazioni economiche, 9 Società di mutuo soccorso e 19 industriali. Tra i pareri negativi, se ne contano 4 di Municipii, 2 di Società di mutuo soccorso, 3 di industriali, ed uno dell'Ingegnere-capo del distretto minerario di Torino. Finalmente i 3 pareri contrarii sono stati trasmessi da altrettanti industriali. O.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, in considerazione della rigorosa ed eccezionale corrente stagione, ha stabilito che a tutto il personale viaggiante delle Ferrovie medesime sia concessa una gratificazione, ragguagliata al 25 per cento dei premii di percorrenza chilometrica dovuti al personale stesso pei mesi di dicembre e gennaio.

In relazione alla notizia da noi data nel precedente numero, circa il deliberato acquisto di 495 veicoli da parte dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, possiamo oggi aggiungere che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione stessa a procedere al detto acquisto.

Per la fornitura delle 70 vetture (20 di 1.a classe, 20 miste di 1.a e 2.a e 30 di 3.a) e dei 25 bagagliaj, si aprirà in breve una gara fra le Ditte costruttrici nazionali ; e per la fornitura dei 400 carri da merci, nel dubbio che le Ditte nazionali non si trovino in grado di fornirli tutti entro il termine fissato, cioè pel venturo settembre, il Ministero ha deciso che una metà dei detti carri venga posta in aggiudicazione col concorso anche delle Ditte estere, e l'altra metà sia esclusivamente riservata alle Ditte nazionali.

Il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 7 andante gennaio. sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha approvato il progetto, in data 20 settembre 1879, compilato dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, per l'ampliamento e riordino della Stazione di Lucca.

In seguito a tale approvazione, la prefata Amministrazione ferroviaria sta disponendo d'urgenza per l'effettuazione della gara d'appalto e per l'aggiudicazione dei detti lavori.

La spesa relativa è preventivata in L. 114,000.

In relazione alla notizia pubblicata nel *Monitore* del 7 andante, siamo lieti di annunciare che, oltre al progetto del 1° tronco fra il Confine svizzero e Vallegrande della linea Novara-Pino, già presentato fin dal 4 corrente, fra pochi giorni sarà pure spedito al Ministero dei lavori pubblici, a cura dell'Amministrazione suddetta, il progetto per la seconda tratta da Vallegrande a Maccagno Inferiore; ed intanto lavorasi alacremente alla compilazione dei progetti dei tronchi Sesto-Pombia e Sesto-Barza.

In seguito alla decisione ministeriale che la Stazione di Pontebba debba avere il carattere di Stazione di confine, anzichè di Stazione internazionale, l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, che aveva dovuto sin qui tener in sospeso ogni progetto definitivo circa quella Stazione, in attesa appunto che venisse decisa la questione sulla destinazione da darsi alla medesima rispetto all'esercizio, ha allestito un progetto d'ingrandimento dei binarii, reclamato dai bisogni del servizio, non toccando per ora ai fabbricati esistenti.

I nuovi lavori da eseguire consistono nell'aggiunta di tre binarii a sinistra dell'asse, collegati col binario principale, e nel collegamento con quest'ultimo di uno dei binarii morti a destra, lasciando come binario morto quello solo che serve per le merci locali di 5ª classe.

Si aggiungono così alla Stazione attuale circa 800 metri di binario, rendendo possibili le manovre ed i depositi.

L'importo del progetto venne preventivato in L. 95,400, e l'esecuzione dei lavori venne affidata alla solerte Impresa Marsaglia.

A complemento della notizia data nello scorso numero del nostro giornale, siamo in grado di annunciare che il 15 andante si riunivano, presso la Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, i rappresentanti dell'Amministrazione ferroviaria medesima e della Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, per esaminare e studiare la proposta fatta da quest'ultima per l'istituzione di un servizio diretto fra Milano e Como, da effettuarsi sulla tratta Milano-Camnago della linea Milano-Erba, e sulla tratta Camnago-Como della linea Milano-Monza-Como.

Dopo un largo scambio di idee fra i predetti rappresentanti, tanto sulla questione principale dell'accettabilità o no della proposta in discussione, quanto sulla questione subordinata delle modalità e delle limitazioni di tale servizio, si convenne che la Società ferroviaria Milano-Saronno-Erba formulerà un progetto concreto per l'attuazione del servizio da essa proposto, e lo presenterà poi all'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia per le sue controsservazioni, sia di massima, che di dettaglio.

In questi giorni vennero condotti a termine, presso l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, gli esami e le susseguenti pratiche per l'assunzione di nuovi agenti del basso personale di servizio.

Gli esami vennero effettuati da quattro Commissioni divisionali, presiedute dagli Ispettori cav. Rosso (1.a Divisione), ing. Molinari (2.a Divisione), ing. Colombo (3.a Divisione), e ing. Mantelli (4.a Divisione).

I candidati iscritti per sostenere gli esami furono 3546, così ripartiti :

1.a Divisione (Torino, Alessandria, Genova, Savona e Bra)	1090
2.a Divisione (Milano, Cremona, Novara, Santhià)	556
3.a Divisione (Bologna, Piacenza, Spezia, Pisa, Pistoia)	1035
4.a Divisione (Verona, Padova, Udine, Bergamo)	865
Totale	3546

Dei 3546 candidati iscritti si presentarono effettivamente a sostenere gli esami n. 3070; dei quali furono riconosciuti idonei n. 1893, non idonei per insufficienza d'istruzione n. 951, non idonei perchè riformati dal medico n. 269, rivedibili n. 26.

Dei 1893 riconosciuti idonei, ne verranno assunti in servizio, giusta i computi preventivi fatti, oltre 900 nel corso di quest'anno, seguendo

la graduatoria di preferenza in ragione del risultato degli esami e dei titoli dei concorrenti.

Ci scrivono da Firenze che la Società delle ferrovie Meridionali, in seguito alla morte del comm. Olioli, pare intenda sopprimere il posto di Direttore dell'esercizio, facendo far capo alla Direzione generale da tutti i Servizii.

Il comm. Pessione avrebbe ricevuto la nomina di Direttore delle Costruzioni, conservando il posto di Ingegnere-capo della Manutenzione; ed il comm. Lanino sarebbe nominato Capo dell'esercizio.

Annunciamo con piacere che S. M. il Re, sopra proposta del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e di S. E. il Ministro dei lavori pubblici, ha concesso le seguenti onorificenze ai sottoindicati funzionarii della detta Amministrazione ferroviaria:

Commendatore della Corona d'Italia — Sig. cav. Barbavara nob. Antonio, capo dell'Agenzia del Movimento.

Ufficiali del detto Ordine — Cav. ing. Mantegazza marchese Saule, capo del Servizio di Manutenzione — Cav. ing. Maroni, capo dei Telegrafi — Cav. ing. Gelmi, capo-Traffico — Cav. Confalonieri, ispettore principale del Traffico.

Cavalieri nel detto Ordine — Ing. Camme, controllore principale — Ing. Chiazzari, ispettore principale del Servizio del Materiale — Drosso Spiridione, capo del Controllo Prodotti — Fochesato, capo del Controllo Spese — Ing. Zineroni, capo del Controllo Lavori — Proserpio Capo-Stazione a Genova — Oggioni, cassiere centrale.

Siamo pure lieti di annunciare che il suddetto Consiglio d'amministrazione ha deliberato di acquistare un numero di copie del libro *La Locomotiva* (lodato lavoro degli ingegneri Fadda ed Olivetti) da distribuire ai Capi e Sotto-capi Deposito, ai macchinisti ed allievi fuochisti, nonchè agli Ufficii centrali; ed ha deliberato altresì di concedere una gratificazione ai due autori.

Ciò prova come il predetto Consiglio abbia saputo giustamente apprezzare l'opera dei due egregi ingegneri, che fanno onore all'Amministrazione ferroviaria a cui appartengono.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Velletri-Terracina. — Leggesi nel *Popolo Romano:*

I Sindaci del circondario di Velletri, negli ultimi giorni del 1879, si sono riuniti in Roma per stabilire il Consorzio della ferrovia Velletri-Terracina, ed all'unanimità hanno deciso di accordare i due decimi per quella spesa.

Gli studii di questa linea sono stati fatti dagli ingegneri Venturini e Danise. Il primo, movendo da Velletri ha costeggiato i Monti Lepini per raccordare tutti i paesi situati sulle falde degli stessi; il Danise invece ha approfittato dell'antica via Appia per tracciare un rettilineo da Velletri a Terracina ed ottenere così un percorso più breve sull'intera linea Roma-Gaeta-Napoli, traversando porzione dell'Agro Romano, le Pontine, le valli del Garigliano e del Liri fino a Napoli, e proponendosi di percorrerla in meno di quattro ore sulla distanza di 240 chilometri.

Senza discutere per ora le conclusioni dell'ing. Danise, sia per la distanza, sia per il tempo necessario a percorrerla (giacchè, dato pure che il tracciato risultasse di 240 chilometri, dovendo percorrerlo in 4 ore, si richiederebbe sempre una velocità di 60 chilometri all'ora, senza fermarsi mai ad alcuna Stazione, ciò che in pratica non sarebbe attuabile), sia per le difficoltà tecniche, che si incontrerebbero nel fondare una ferrovia su una strada che a mala pena serve pel carreggio ordinario, è certo che questa linea risponde a molti e preziosi interessi di tre provincie importanti, quali sono Roma, Caserta e Napoli.

Un ravvicinamento così importante fra Napoli e Roma non potrebbe a meno di produrre molti vantaggi economici, specialmente fra' due più grandi centri dell'Italia.

C'è di più, A questa linea, sebbene sia molto controversa la questione, non rimarrebbe estranea anche la strategia militare per le due fortezze di Capua e Gaeta, che guarderebbero le spalle della Capitale.

Ma, pur ammettendo tutto ciò, lo Stato è presentemente in condizione da aver tutta la convenienza di sollecitare la costruzione di questa linea, che farà sempre una concorrenza a quella esistente fra Roma e Napoli per Ceprano? deve egli preferirla a molte altre che sono urgenti per impegni assunti, o che traversano un territorio completamente mancante di comunicazione, come, ad es., la linea da Roma a Sulmona, la quale, oltre al traversare ubertose campagne, mette Roma in comunicazione col litorale Adriatico?....

A noi sembra che l'attività del Consorzio e della Provincia debba unicamente convergersi alla costruzione della linea fra Velletri e Terracina, senza occuparsi d'altro.

Trattandosi di un rettilineo di 60 chilometri, senza difficoltà, senza gallerie ed opere d'arte importanti, l'opera può essere compiuta entro un anno.

È ben vero che quella contrada, un dì così ricca e florida, non è oggi molto popolata; ma la coltivazione e l'industria sono abbastanza sviluppate, e mettendo Terracina, città marittima, in diretta comunicazione colla Capitale, è indubitato che si otterrà un maggiore sviluppo; e tanto Roma, come mercato, quanto il circondario di Velletri ne trarranno indubbiamente sensibili vantaggi.

Ferrovia Napoli-Roma. — Un dispaccio da Napoli informa che quel Consiglio provinciale ha votato all'unanimità la costituzione di un Comitato promotore per la costruzione della ferrovia Napoli-Roma per Gaeta.

Ferrovia Attigliano-Viterbo. — Ieri è stato firmato il decreto, che incarica l'ing. Tommasi di fare gli studii definitivi della linea Attigliano-Viterbo. È quindi probabile che pel mese di aprile si possano incominciare i lavori di questo breve tronco.

Ferrovia Eboli-Potenza. — Scrivono da Picerno, 16, alla *Gazzetta d'Italia*:

Finalmente, com'era già stato annunziato, ieri venne aperto al pubblico il tronco ferroviario Baragiano-Picerno, che fa parte della gran linea Eboli-Potenza, la quale deve mettere in comunicazione diretta il porto commerciale di Napoli con quello militare di Taranto, traversando la vasta ed ubertosa provincia di Basilicata, i cui prodotti in gran parte rimanevano fin qui non commerciabili per mancanza di comunicazioni spedite ed economiche.

Il tronco in discorso, sebbene non molto lungo, è però di massima importanza per la città di Potenza, la quale ha così diminuita di cinque ore la distanza che la separa da Napoli, e vede avvicinarsi il momento in cui nella sua Stazione si congiungeranno le vaporiere rispettivamente provenienti dal Tirreno e dall'Jonio.

Il tronco Baragiano-Picerno è lungo quasi dodici chilometri; è in continua ascesa tra il 23 e il 26 per mille;

comprende sette gallerie, della lunghezza totale di circa tre chilometri, un ponte in muratura e sei viadotti, dei quali uno a travata metallica.

Tutti questi lavori sono stati eseguiti in eccezional modo ed in mezzo a difficoltà di terreno dalla ben nota e solerte Impresa, rappresentata e diretta dal cav. Luigi Medici, assuntrice dei due tronchi Romagnano-Potenza e Potenza-Trivigno, che stanno a cavaliere dell'Appennino lucano.

L'inaugurazione solenne del tronco fu festeggiata in modo degno dal Municipio di Picerno e dalla sunnominata Impresa costruttrice. Alle Autorità amministrative provenienti da Potenza in medioevali vetture (Prefetto, magistrati, ecc.), nonchè a quelle tecniche provenienti in treno ufficiale da Napoli e Salerno (Genio civile, Commissariato e Ispettorato delle Ferrovie Meridionali, ecc.), ed a varii invitati, il Municipio offerse nella stessa Stazione di Picerno un lauto e sontuoso *buffet*, servito dal *Caffè di Napoli*, durante il quale non mancarono i brindisi di circostanza; uno dei quali, in forma di non breve discorso, molto opportuno e ben elaborato, fu letto dal Sindaco cav. Figliolo, che insieme ai componenti la Giunta non pretermise premura e cortesia per bene ospitare gl'intervenuti. Di questi, coloro che provenivano da Potenza, terminata la refezione, partirono per Baragiano, onde percorrere il nuovo tronco prima di fare ritorno alla propria residenza; gli altri, che erano i più numerosi, provenienti da Napoli e Salerno, presero parte in Picerno, e nelle ore pomeridiane, allo splendido banchetto di oltre cento coperti, ammannito dall'Impresa nell'abitazione privata dei signori Medici, capi della medesima, i quali con gentil pensiero avevano convitato tutti gli ingegneri ed altri loro dipendenti, addetti al tronco inaugurato ed ai limitrofi.

Nè si dimenticarono in quel fausto giorno, nè dei poveri del paese, cui fecero distribuire duecento chilogrammi di pane, nè degl' infelici operaj ricoverati nello ospedale dell'Impresa, cui fu passata straordinaria razione ed elargito un tenue sussidio in contanti.....

Se la stagione correrà favorevole, potrà nella prossima primavera essere inaugurato il tronco Picerno-Potenza: nella quale circostanza, il capoluogo della Basilicata spera di essere onorato della visita di S. M. il Re, il quale vi troverà quella accoglienza che può aspettarsi da una regione e da una città patriottiche e generose quali, sono la Lucania e la sua Capitale.

Ferrovia Ovada-Novi-Ligure. — Leggesi nel *Corriere Mercantile*, del 17:

La progettata ferrovia da Ovada a Novi Ligure, la quale da tempo era il supremo *desideratum* di queste popolazioni, dopo un'incresciosa alternativa di speranze e di disinganni, è finalmente divenuta una certezza, e fra un anno sarà una realtà. La ditta Della Beffa e Comp., di Milano, ha ottenuto dalla Deputazione provinciale la concessione della impresa, e il Comitato promotore ha tenuto ieri in Novi Ligure un'adunanza di tutti i Comuni interessati per deliberare sulla relativa stipulazione e sulla costituzione del Consorzio.

Ferrovia Ceva-Oneglia e Porto Maurizio. — Lo stesso giornale dice;

Si ha da Oneglia che i Comitati promotori di Oneglia e Porto Maurizio per la ferrovia Ceva-Oneglia-Porto Maurizio, si raduneranno ben presto onde, colla loro azione collettiva, influire sulle deliberazioni della Commissione del bilancio per riguardo alla costruzione della linea Ceva-Ormea, che forma il primo tronco della linea Ceva-Oneglia-Porto Maurizio.

Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba — Con R. Decreto del 4 corr. (*Gazz. Uff.* del 17), la Società anonima sedente in Milano, col titolo di *Società anonima delle Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba*, colla durata di 90 anni decorrendi dal 7 marzo 1878, e col capitale nominale di L. 5,250,000, diviso in 10,500 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata ad emettere altre 12,000 Obbligazioni (oltre le 9000 già emesse in seguito al R. Decreto del 30 gennaio 1879), del valore nominale di L. 250 ciascuna, pareggiate a quelle di prima emissione, cioè fruttanti un interesse annuo netto di L. 15, pagabili per semestri al 1° gennaio ed al 1° luglio di ciascun anno, e rimborsabili nel periodo della durata della Società, cominciando dal 10° anno.

Tramway Sedriano-Busto Arsizio. — Leggesi nella *Perseveranza*:

Il 14 corr. ebbe luogo l'adunanza per una linea di *tramway* a vapore Sedriano-Busto Arsizio, tenutasi dal promotore A. Boniforti per concretare sul da farsi.

Intervennero moltissimi, e fra questi i Sindaci e i proprietarii principali, stante l'importanza di questa linea, che congiungerebbe i molti paesi di questa zona in più diretto contatto anche con Genova, Torino e Milano, stante che il *tramway* traversa una plaga di territorio fertile e suscettibile di grande svolgimento agricolo per il Canale Villoresi, che devesi attuare.

Questa linea passerebbe per i paesi di Arluno, Casorezzo, Busto Garolfo, Dairago, Borsano, Sacconago, per una tratta di 19 chilometri, con una popolazione di 29 mila abitanti, e dove esistono moltissimi Stabilimenti industriali.

In tale seduta si approvò ad unanimità la pronta esecuzione di tale linea, e fu nominato il Comitato promotore nelle persone dei signori: Lualdi cav. Giuseppe, sindaco di Busto Arsizio — Gagliardi Andrea — Baffa Edoardo, sindaco di Sacconago — Bardelli prof. Giuseppe, sindaco di Sedriano — Cassola rag. Luigi, sindaco di Arconate e Dairago — Tosi avv. Vincenzo — Tosi dott. Eugenio, sindaco di Busto Garolfo — Battaglia Roberto — Litta Modignani marchese Gianfranco — Bosoni ing. Gerolamo — Gajo dott. cav. Severino, sindaco di Casorezzo — Bozzi rag. Francesco, sindaco di Arluno — Maldifassi Francesco — Boniforti Ambrogio, promotore — Villa ing. Pompeo e Marini De-Besana ing. Carlo, ingegneri collaboratori — Boneschi avv. Adriano, segretario.

Tramway nella provincia di Mantova. — La Commissione nominata dal Consiglio provinciale di Mantova per la costruzione di *tramways* a vapore nella provincia, ha già concluso compromessi con una Casa assuntrice, onde stabilire linee per Ostiglia, Brescia, Viadana, ecc.

Le analoghe proposte saranno presentate al Consiglio nella prossima sessione.

Tramway di Roma — Il *Diritto* dice che la Società dei *tramways* ha aperto un servizio cumulativo a chilometri. Vale a dire, che si possono acquistare (a prezzi complessivamente ridotti) biglietti valevoli per due o trecento chilometri sulla linea Roma-Tivoli.

La consumazione di questi chilometri può farsi a varie riprese nell'andata e ritorno, con fermate alle Stazioni, a volontà del viaggiatore.

Stazione marittima in Venezia — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*, del 17:

Sappiamo che oggi, nel pomeriggio, il R. Intendente di finanza cav. Verona, il comm. Blumenthal presidente della Camera di commercio, il cav Ottolenghi ispettore centrale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, e con essi il Direttore delle dogane e l'Ispettore delle gabelle, si sono recati alla Stazione marittima, nell'intendimento di appianare quelle eventuali difficoltà che formassero ostacolo alla pronta attuazione di essa ai riguardi del Commercio di Venezia.

Stazione di Udine — Il *Giornale di Udine*, del 17, dice che i lavori d'ampliamento per nuovi binarii a quella Stazione ferroviaria sono incominciati anche verso Porta Cussignacco, dandosi mano ai trasporti di terra, tanto da una parte, quanto dall'altra del cavalcavia.

Linee d'accesso al Gottardo. -- Scrivono da Gallarate, 17, al *Sole:*

Una numerosissima adunanza si raccoglieva oggi nelle sale di questo Municipio, allo scopo di propugnare gli interessi del nostro commercio e della nostra industria nelle imminenti deliberazioni che si prenderanno sull'assetto ferroviario.

Tale adunanza riuscì oltremodo importante, vuoi per la rappresentanza di cospicui Comuni interessati, vuoi per la presenza dei principali e più spiccati industriali di questa nostra zona.

Aperta la seduta con succosa relazione, del benemerito nostro sindaco, sig. Calderara, sotto la presidenza dell'on. deputato al Parlamento nazionale comm. Restelli, sorse larga discussione, da cui emerse ben chiara la somma convenienza del tracciato Sesto Calende-Ternate-Valcuvia-Luino, tanto combattuto da interessi privati.

È risultato pure dalla odierna discussione, che l'adozione del progetto Soldati-Rapaccioli, o lacuale, debba importare un maggior dispendio allo Stato di non meno di una dozzina di milioni, tanto in sè, quanto per le maggiori distanze ad accordarsi, sia colla Novara-Arona, sia col prolungamento del tracciato Gallaratese.

Fu infine votato un ordine del giorno, pel quale l'adunanza esprime la propria gratitudine a quanto fece e fa la Deputazione provinciale di Milano in pro' di questo importantissimo raccordo ferroviario, destinato a far vieppiù fiorire le industrie di questa zona; e vivamente raccomanda alla Deputazione stessa che, in ordine alla legge 29 giugno 1879, provveda ai mezzi per la *immediata* costruzione del raccordo da Gallarate a quel punto (foss'anche Luino), al quale occorra portarsi per congiungersi colla Gottardiana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna, 13, al *Journal de Genève*:

Com'è noto, si è costituito in Lucerna un Comitato per la costruzione del tronco Immensee-Lucerna, ch'è stato aggiornato finchè le finanze della Società del Gottardo le permettano d'intraprendere codesto lavoro, che deve assicurare alla città di Lucerna il beneficio d'essere testa di linea, beneficio su cui contava all'atto della costituzione della Società.

Secondo nuovi studii, pare che codesta sezione potrebbe essere eseguita a minore spesa che non fosse previsto nella prima perizia; ma, benchè non si tratti per ora di una costruzione immediata, il Governo di Zurigo non ha mancato di rivolgersi al Consiglio federale per chiedere che la sezione Immensee-Lucerna non fosse preferita a danno di quella Zugo-Goldau, reclamata pure dagl'interessi di Zurigo e del Nord-Est. Zurigo domanda altresì d'essere informato delle pratiche che potessero venir fatte a favore della prima di queste sezioni, affine di potere in tempo utile, tutelare i propri diritti ed interessi. Giusta il trattato internazionale complementare, spetta infatti al Consiglio federale il decidere con qual ordine dovranno essere costrutti i due tronchi.

— Il Consiglio provinciale di Milano è chiamato in questi giorni a deliberare sul sussidio della Provincia per la ferrovia del Gottardo. In riserva di riferire nel prossimo numero la relativa deliberazione, diamo oggi il testo dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione consigliare:

« Vista la domanda del Ministero, che richiama l'esecuzione della delibera del 22 maggio 1870, colla quale la Provincia di Milano si obbligava a concorrere per un milione alle spese di costruzione della rete del Gottardo;

« Ritenuta la successiva deliberazione del Consiglio in data 24 aprile 1878, che dichiara decaduto il Governo dal diritto di pretendere il pagamento di tale sussidio, per non essersi adempito le condizioni nella originaria obbligazione categoricamente stipulate;

« Considerato che, di fronte alle strettezze del bilancio, e agli impegni, che in conseguenza della legge ferroviaria teste votata dal Parlamento, incombono attualmente alla Provincia, sarebbe inopportuno discutere sulla proposta di un nuovo sussidio;

« Udito il rapporto della Commissione istituita colla deliberazione consigliare del 1° settembre prossimo passato;

« Passa all'ordine del giorno puro e semplice sulla domanda del Ministero ».

A questo proposito, la *Perseveranza* non sa rendersi ragione delle preoccupazioni della Commissione provinciale; ed in quanto alla questione di diritto, accampata dalla Commissione per la tardata costruzione della linea Bellinzona-Lugano-Chiasso (che doveva essere compiuta entro l'anno 1875), la *Perseveranza* conchiude:

« Noi non entreremo a dibattere la questione dal lato strettamente giuridica; ma non esitiamo ad affermare che moralmente gli impegni assunti dalla Provincia nel 1870 sono validi, e perchè la promessa del sussidio ha validamente contribuito ad agevolare l'opera del Governo nelle sue trattative; e perchè nessun danno, avuto riguardo allo scopo internazionale che si mirava a conseguire, ne è derivato per il ritardo frapposto alla costruzione della linea Bellinzona-Lugano-Chiasso; e perchè colle ultime stipulazioni, non solo le condizioni della linea del Ceneri sono state commercialmente ripristinate, ma sono per di più eventualmente migliorate ».

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 19.90, dal lato di Airolo m. 8.40; in totale m. 28.30, cioè m. 4.05 in media giornaliera. Restano da perforare m. 283.20.

Il tracciamento dell'asse ad Airolo durò sino a mercoledì inclusive; i lavori non furono ripresi che giovedì.

Ferrovie austriache — Scrivono da Vienna, 9, all'*Osservatore Triestino*:

Assicurasi che al Ministero del commercio si tratta ora seriamente d'incamerare la linea ferroviaria Linz-Budweis. Se il Governo austriaco ha deciso di acquistare la ferrovia Rodolfo, non sarebbe che una conseguenza naturale, se intendesse sequestrare anche quelle linee che tolgono alla *Rudolphsbahn* il libero movimento verso settentrione e verso ponente. Corre voce nei circoli ferroviarii che nel Ministero del commercio si vada formando il piano d'incamerare la ferrovia Alberto, affidando per ora l'esercizio di questa ferrovia alla Direzione della strada ferrata ungarica-galliziana, la quale amministra già per lo Stato la ferrovia del Dniester e quella di Tarnow-Leluchow.

Ferrovie in Serbia. — Da Belgrado annunziano ai giornali viennesi che il sig. Marics, delegato del Governo serbo alla Conferenza per la costruzione delle linee serbo-austriache, giungerà al più tardi lunedì a Vienna.

A Belgrado si compilano adesso le istruzioni definitive per il delegato.

Ferrovie turche. — Gli azionisti della Compagnia delle ferrovie della Turchia europea, riuniti il 31 dicembre scorso, hanno pronunciato lo scioglimento della Società costituita in Francia sotto questo titolo, e nominato liquidatore il sig. Lévy, coi più estesi poteri. È noto però che tale liquidazione ha per iscopo la ricostituzione della Compagnia come Società austriaca.

Ferrovie russe. — Scrivono da Pietroburgo, 28[9 gennaio, alla *Gazzetta d'Italia*:

La Commissione delle Società ferroviarie ha deciso di fondare una *Casa degli invalidi delle strade ferrate*, per celebrare il 25° anniversario del regno di Sua Maestà. Questa Casa, che porterà il nome « Ospizio Alessandro II », sarà destinata a raccogliere gli impiegati di dette Società, che riportano delle ferite nell'esercizio delle loro funzioni.

Ferrovia dell'Asia centrale. — Scrivono da Oremburgo, 23[4 gennaio, alla stessa *Gazzetta*:

Abbiamo nella nostra città il capo della spedizione scientifica, incaricata di studiare la linea da scegliere per la strada ferrata dell'Asia centrale. La Commissione, che, durante più di cinque mesi, viaggiava nell'interno delle steppe del Sir e dell'Amu-Daria, si recherà di qui a Samara per coordinare tutto il materiale, raccolto nel suo faticoso viaggio. La detta Commissione giudica positivissima la costruzione della ferrovia sino a Samarkanda, e spera di poter provare che lo Stato farà una economia di circa trenta milioni sul bilancio attuale del Turkestan, allora che la costruzione della strada ferrata sarà un fatto compiuto. Questa economia basterebbe alla garanzia della concessione, senza calcolare tutti gli altri vantaggi che offrirebbe l'opera grandiosa.

Ferrovia del Sahara — Il *Paris-Journal* dice che la prima Commissione per la ferrovia del deserto di Sahara è già partita da Marsiglia alla volta d'Algeri. Essa è presieduta dal colonnello Fatters, e ne fanno parte un ingegnere delle miniere, un ingegnere di ponti e strade, un capitano di stato-maggiore, un medico militare, un capitano d'artiglieria ed altri uffiziali. Una seconda Commissione partirà presto per incominciare i propri lavori da un'altra parte di quel deserto.

Disastro in Inghilterra. — Il telegrafo ci annuncia un terribile scontro avvenuto sulla linea del Lancashire e Yorkshire. Due treni celeri si sono urtati, cagionando la morte di quattro agenti ferroviarii e tre viaggiatori. Trenta viaggiatori sono feriti, 13 dei quali gravemente.

Sommossa in America. — Si ha per telegrafo da Rio Janeiro che, in seguito agli eccitamenti della stampa contro la nuova imposta di 20 *reis* pei viaggiatori sulle ferrovie, è scoppiata il 1° corr. una seria sommossa. La folla distrusse i vagoni e le rotaie delle ferrovie, tirò colpi di revolvers contro la truppa, che caricò e disperse i tumultuanti. Vi furono 3 morti e 30 feriti, comprese alcune guardie di Polizia. La sommossa ricominciò parzialmente il 3, ma senza successo. Il Ministero, rispondendo ad una deputazione che andò a perorare contro la tassa, ricusò di abrogarla.

Notizie Diverse

La fognatura di Roma. — Nella seduta del 16 corr. del Consiglio comunale di Roma, venne discussa la proposta della Giunta, relativa alla formazione d'un piano regolatore per la fognatura e per l'ordinamento delle acque vaganti nel sottosuolo della città.

La lunga ed erudita Relazione, che accompagnava quella proposta, dimostrava la necessità di addivenire ben presto a quest'importante lavoro, e concludeva collo stabilire:

1° Un ordinamento generale di tutto il sistema di fognatura della città, a fine che tutti i lavori che si faranno in avvenire siano coordinati ad uno scopo;

2° Di prendere prontamente quei provvedimenti che occorrono per riparare ai più gravi danni, che derivano dallo stato presente delle cose.

Per mettere in esecuzione la prima parte, non occorrono che 20,000 lire, 10,000 delle quali dovranno essere stanziate nel bilancio di quest'anno; e ciò per completare gli studii dei progetti già cominciati dall'Ufficio tecnico comunale.

Per la seconda parte, occorreranno certo somme maggiori, benchè non gravi; ma per questo avrà campo il Consiglio di deliberare, quando saranno presentati i progetti concreti.

Per queste ragioni, la Giunta proponeva al Consiglio di inscrivere nel bilancio del 1880 la somma di L. 10,000 per provvedere alle spese straordinarie che importerà la compilazione del piano regolatore della fognatura; fissando a due anni il tempo per la presentazione, per parte dell'Ufficio tecnico, del suddetto piano.

Dopo qualche discussione, il Consiglio approvò la proposta della Giunta con lievi modificazioni e riserve.

Bonificamento dell'Agro romano — Leggesi nel *Diritto* del 15:

A fine di preparare gli elementi necessarii all'attuazione della legge 14 dicembre 1878 sul bonificamento dell'Agro romano, il Ministero dei lavori pubblici, cui la legge stessa commise la compilazione dei progetti relativi, affidò al Consiglio superiore dei lavori pubblici il suggerimento delle norme direttive per gli studii dell'importante bonificamento.

Da tali studii risulta compiuto il rilevamento di quattro valli comprese nella zona di 10 chilometri dal centro di Roma; ed al Ministero dei lavori pubblici è sembrato utile ed opportuno intraprendere, in base a tale rilevamento, lo studio del bonificamento nei rispetti agricoli.

Affinchè tale studio abbia a procedere in modo da risultare di sicura utilità, verrà nominata una Commissione mista, di accordo fra i due Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, coll'incarico di determinare le operazioni da farsi circa l'ordinamento dello scolo superficiale del suolo, nei limiti della proprietà privata, i drenaggi, le piantagioni, il diritto di coltivazione e di pratiche antigieniche.

È ovvio il dire che la nomina di questa Commissione sarà un altro passo fatto verso la soluzione del difficile e complesso problema del bonificamento dell'Agro romano.

Galleria del Colle di Tenda. — La *Sentinella delle Alpi* di Cuneo scrive che l'impresario signor Giovanetti inoltrò domanda al Governo per ottenere un compenso da convenirsi onde la galleria del Colle di Tenda fosse terminata in settembre, od al più tardi in ottobre del 1881, invece della fine di agosto del 1882, epoca in cui scade il tempo utile per dare ultimato il traforo.

Il predetto impresario si obbligherebbe d'impiegare da una parte della galleria, se ottiene il compenso governativo, le perforatrici meccaniche più moderne e perfezionate onde ultimare l'opera al tempo utile.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 21 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 12 corr.), la Società per operazioni di credito cooperativa e di risparmio, anonima per azioni nominative, sedente in Roma col titolo *Banca tipografica in Roma*, col capitale nominale di L. 10,000, diviso in 500 azioni da L. 20 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzato, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 14 detto mese (*Gazz.* del 14), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, avente a scopo le operazioni di credito marittimo e di assicurazione marittima, sedente in Napoli col titolo di *Cassa marittima di Napoli* e colla durata di 30 anni decorrendi dal 23 febbraio 1873; portando il detto capitale da L. 4,000,000, diviso in 16,000 azioni da L. 250 ciascuna, a L. 3,000,000, diviso in 12,000 azioni dello stesso valore; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 7 detto mese (*Gazz.* del 15), la Società anonima sedente in Milano, col titolo di: *Società edificatrice di abitazioni operaie*, col capitale nominale di L. 40,000, diviso in 800 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Esposizione industriale di Milano. — Nella seduta tenutasi il 15 corr., alla Camera di commercio dal Comitato esecutivo della Esposizione industriale che avrà luogo in Milano nel 1881, venne incaricato il deputato Robecchi di stendere lo schema del programma dell'Esposizione, per l'opportuna pubblicità, rendendone prima partecipi le Camere di commercio, per invocarne l'appoggio e la cooperazione; ciò che seguirà dopo la prossima seduta del Comitato, nella quale lo schema suddetto verrà discusso ed approvato.

La Presidenza comunicò parecchie adesioni d'industriali ed esercenti, convalidate da offerte: buon augurio per le oblazioni che verranno richieste da apposita Commissione, una volta pubblicato il programma.

Ufficî telegrafici — Il 6 corr. in Mezzojuso (prov. di Palermo) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 16 corrente, in Secondigliano (provincia di Napoli) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Onorificenza. — Leggesi nei giornali di Genova:

Annunziamo con piacere la onorificenza toccata all'egregio capo-stazione signor Attilio Proserpio, il quale venne testè insignito del titolo di Cavaliere della Corona d'Italia.

L'onorificenza è meritata; e noi ce ne congratuliamo col distinto funzionario che, chiamato da soli 4 anni a reggere nella nostra città le importanti Stazioni di piazza Principe

e di piazza Caricamento, seppe cattivarsi l'affetto dei suoi subordinati e la stima del pubblico genovese.

Decessi. — Leggiamo nel *Journal de Genève* :

Nella notte dal 13 al 14 corr., cessava di vivere un uomo che occupò nelle Camere federali svizzere un posto eminente, pei suoi talenti, per la sua esperienza e pel suo patriottismo. Carlo Feer-Herzog, di ricca famiglia di Arau, era nato in Italia nel 1820. Compiuti i suoi studii in Arau, si distinse per particolare inclinazione all'economia politica ed alle imprese bancarie. Entrato nel Gran Consiglio del suo Cantone, vi esercitò una particolare influenza, specialmente riguardo ai trattati di commercio colla Francia.

Negli affari ferroviarii svizzeri, egli spiegò un'attività non meno considerevole che nel campo commerciale. Per molti anni egli fu presidente del Consiglio d'amministrazione del Centrale Svizzero, e sino alla sua morte rimase alla testa dell'Amministrazione del Gottardo. Dopo aver sofferto le conseguenze della crisi ch'ebbe a traversare quest'ultima impresa, e nella quale il suo coraggio e la sua energia non sono mai venuti meno, ebbe almeno la soddisfazione di vederla, prima della sua morte, rialzata e raffermata verso il suo compimento certo.

Canale di Panama. — Si legge nel *Times* in data di New-York, 12 :

Il *New-York World* pubblica un dispaccio da Panama, in data del 10 corrente, che assicura che il contratto concluso tra Ferdinando Lesseps e Buonaparte Wyse concede al primo due anni di più per organizzare la Compagnia Panama-Canal.

— Un telegramma da Washington, 20, annuncia che venne presentato al Senato ed alla Camera un indirizzo, che prega il presidente Hayes d'invitare i Governi marittimi affinchè cooperino al taglio del Canale di Panama. Venne pure presentato il progetto per questo taglio.

Il ferro e l'acciaio in America — La relazione dell'Associazione del ferro e dell'acciaio pel 1879 constata un aumento di 500 tonnellate sulla produzione dell' anno 1878.

L'importazione del ferro e dell'acciaio è stata pure considerevole. L' importazioec del minerale di ferro fu cinque volte maggiore che nel 1878.

Cinquantamila tonnellate d'acciaio furono acquistate all'estero nello scorso anno, e non furono ancora consegnate. Per ciò i fabbricanti americani non hanno potuto eseguire tutte le ordinazioni, e furono obbligati a procrastinarne molte all'anno prossimo.

Le importazioni del minerale di ferro per l' anno 1880 sono valutate a 500,000 tonnellate.

La produzione americana oltrepasserà quella del 1879.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana, mercato quanto mai svogliato riguardo ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono sul 409.50; toccarono per un momento il 411, e finirono a 409 circa. Le Obbligazioni relative poco curate a 287.25 e 287.50; i Boni nominali a 590 — Le Azioni Alta Italia mantennero il prezzo di 288 a 288.50 — Le Pontebbane quello di 445.50 a 446; le Centrali Toscane stazionarie a 449.50.

Le Sarde, della serie A, del pari invariete e 296; le altre, della serie B, a 292.50 circa. Le nuove, a 273.

A Parigi, le Lombarde negoziate con poca animazione a 182 e 187; le Obbligazioni immobili sul 254 circa. Sulle prime pesa la certezza ch' esse sono ancora lontane dal conseguire un dividendo qualunque, e i corsi attuali rispondono molto esattamente a questa situazione. — Le Vittorio Emanuele, fiacche anch'esse, si tennero sul 273 al 271 — Le Azioni Ferrovie Romane sul 123 al 125; le Obbligazioni stazionarie sul 315.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie — 43ª estrazione eseguita il 10 gennaio 1880.

Obbligazioni premiate.

Serie	863	Num.	94	L.	50,000	Serie	298	Num.	53	L.	200
»	106	»	13	»	2,000	»	631	»	95	»	200
»	509	»	52	»	1,000	»	784	»	53	»	200
»	603	»	73	»	600	»	388	»	97	»	200

*Elenco delle Obbligazioni rimborsabili in **L. 150** caduna.*

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
8	11	99	87	141	22	141	32	142	37	214	42
229	4	270	80	302	1	312	28	329	84	371	26
478	100	325	34	527	45	610	13	638	53	649	42
672	31	731	26	753	83	770	96	789	89	791	7
859	34.										

*Vinsero il premio di **L. 100**.*

128	32	165	76	189	44	211	69	375	7	606	89
709	43	784	13	827	71	845	29	850	2	875	70

(Seguono i premii da L. 50).

Società per la Bonifica dei terreni ferraresi — Nell'estrazione delle Obbligazioni fattasi il 2 gennaio 1880 risultarono estratti i seguenti numeri:

52 275 278 588 1629 2032 2109 2202 2735 3075 3711 3927 4355 4586 4751 4940 4992 5158 5301 5367 5546 6028 6654 6898 6922 7413.

Le Obbligazioni portanti i detti numeri cesseranno perciò di fruttare col vaglia scadente il 1° aprile 1880, e da tal giorno saranno rimborsabili, presso la Banca di Torino, in ragione di L. 500 caduna, contro rimessione del titolo, che dovrà avere annessi tutti i vaglia successivi.

CONVOCAZIONI

Banca industriale Subalpina — Gli azionisti sono convocati pel giorno 27 corrente in Torino (piazza Castello, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio e dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la elezione di 4 amministratori e di 1 censore.

Società anonima per la ferrovia d'Ivrea — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Torino (via Bogino, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di revisione dei conti, e per la elezione di 3 consiglieri e 5 revisori.

Banco di sconto e di sete in Torino — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 28 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la presentazione del consuntivo 1879 ed approvazione del dividendo, e per la elezione di 5 amministratori e 2 censori.

Banca di Ferrara — Gli azionisti sono convocati in in assemblea generale pel giorno 1° febbraio p. v. in Ferrara (via Orefici, 23), per udire la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1879 e fissazione del dividendo, e per la nomina di amministratori e censori pel 1880.

Società Mineralogica Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 3 febbraio p. v. in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione della Commissione per la revisione dei conti.

Banca italiana di depositi e conti correnti in Roma — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 7 febbraio p. v. in Roma (via Crociferi, 44), per approvare il versamento delle quote sociali, per discutere lo statuto sociale, per la nomina del Consiglio d'amministrazione, per autorizzare il medesimo alle successive pratiche col Governo, e per comunicazioni diverse.

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 febbraio p. v. in Firenze, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l' approvazione del resoconto 1879, e per la nomina dei consiglieri uscenti d'ufficio.

Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 18 febbraio p. v. in Roma (via Caravita, 12), per udire il rapporto dei sindacatori del bilancio dell'anno 32° e relativa deliberazione, per comunicazioni dell'Amministrazione e per la nomina di Direttori in luogo degli uscenti d'ufficio.

Avvisi d'Asta

Il **26 corrente**, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Chiaravalle a Guardavallo, compreso fra Chiaravalle ed il Campo di Gagliato, della lunghezza di m. 7863.99, per la presunta somma di L. 116,300. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanella, compreso fra Rocca d'Aspide e la sponda destra del fiume Calore, della lunghezza di m. 4684.96, per la presunta somma di L. 190,600. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale lire 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale in prolungamento di quello del Trigno da Tricento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone, della lunghezza di m. 10,634.17, per la presunta somma di L. 176,300. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale per Bosco Martese da Teramo alla strada Aquila-Ascoli, compreso fra l'abitato di Torricella Sicura ed il Colle di Fano, della lunghezza di m. 10,453.58, per la presunta somma di L. 212,148. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Guilini alla Stazione di Casalbordino, della lunghezza di m. 15,544.75, per la presunta somma di L. 221,645. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una strada militare carreggiabile da Spezia alla Batteria dei Cappuccini, a Sarbia ed a Monte Castellazzo, per L. 142,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 14,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Massa e Carrara, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori per consolidare le fondazioni ed ultimare il ponte ad otto luci sul Magra al Puntone di Veriolo presso Villafranca, della lunghezza di m. 180, in diminuzione della somma di L. 90,141.06, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 1000, oltre L. 500 per le spese; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da S. Giovanni Paliati alla provinciale Acri-Bisignano, compreso fra Acri e la Croce di Greca, della lunghezza di m. 12,126, per la presunta somma di L. 227,348. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra il ponte sul Volturno della nazionale di Alfedena ed il confine colla provincia di Caserta, della lunghezza di m. 14,689,06, per la presunta somma di L. 215,416. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto, compreso fra l'innesto Bonesiti e Piazza Armerina, della lunghezza di m. 30,827, per la presunta annua somma di L. 33,900. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte delle Boe di tonneggio e da ormeggio del nuovo porto di Livorno e delle imbarcazioni dell'Ufficio del Genio locale, per la complessiva somma di L. 119,661. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1884. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Tirolle e relative strade di accesso lungo il 4° tronco della strada nazionale Cassia, per la presunta somma di L. 132,420. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 13,650, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale della Valle dell'Agri, compreso fra Moliterno e la contrada Guadipiano, della lunghezza di m. 20,678.60, per l'annua somma di L. 5650. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 95,000 sbarre in acciaio per canne da fucile (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 56,250. Consegna entro 170 giorni, in 5 rate da 5000 ciascuna: la prima dopo 50 giorni, le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 6900 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della travata metallica del ponte sul torrente Fiumedinisi, lungo la strada provinciale Messina-Catania, per la presunta somma di L. 103,836.60. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D.P; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Vittoria (provincia di Siracusa), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione e sistemazione a basolato delle vie interne, per il presunto importo di L. 199,069.50. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 9000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 19,906.95 in beni stabili o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale del Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina, compreso fra il Casino de Blasiis sotto Città Sant'Angelo e Cocciagrassa, della lunghezza di m. 8742.83, per la presunta somma di L. 159,170. Lavori da eseguire entro tre anni e 1/2. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, diramazione da Santa Lucia alla nazionale Aquila-Teramo, compreso fra il Viottolo campestre per San Vito e la Sella di Castiglione, della lunghezza di m. 9207.47, per la presunta somma di L. 166,829. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero o presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da presso Caselle in Pittari allo Scario, compreso fra Scario e la Sella di Via Coverta, della lunghezza di m. 8805, per la presunta somma di L. 181,114. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da S. Giovanni Paliati alla provinciale Acri-Bisignano, compreso fra la Croce di Greca e l'innesto colla provinciale Rossano-Longobucco, della lunghezza di m. 12,358.17, per la presunta somma di L. 136,880. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'8° tronco della strada provinciale da S. Agata alla nazionale Taormina, compreso fra Morgio Sollazzo e Portella o S. Antonino, della lunghezza di m. 5357.92, per la presunta somma di L. 60,209. Lavori da eseguire entro 16 mesi. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva, con supplente o fideiussore a termini del Capitolato.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione di un tratto dell'arginatura destra del Po, cioè dall'argine inferiore del Mozzano, ecc. fino alla strada comunale Piacenza-Calendasco, della lunghezza di m. 4846.80, in diminuzione della somma di L. 94,541.83, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 2 febbraio p. v., presso il Ministero suddetto o presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Soveria Mannelli per Nicastro al Ponte Mastro Elia sul Lamato, della lunghezza di m. 41,653, per la presunta annua somma di lire 22,300. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tratto della strada nazionale detta del Tonale, compreso fra il Ponte di S. Brizio e l'abitato di Incudine, della lunghezza di m. 2191.15, per la presunta somma di lire 94,120. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde lungo le sponde destra dell'Adige, nei Comuni di Lusia, Concadirame, Boara Polesine, e S. Martino di Venezze, per la presunta annua somma di L. 25,954. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva L. 15,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione della via Costantinopoli da Port'Alba allo sbocco in piazza Cavour, per la presunta somma di L. 84,604.32. Deposito interinale L. 900; cauzione definitiva L. 9000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada provinciale Palermo-Girgenti, compreso fra Cianciana e Sella Contuberna, della lunghezza di m. 28,777, per la presunta annua somma di L. 22,450. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, id.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

1ª Settimana — *Dal 1 al 7 gennaio* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	359,402.75	248.55
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	346,795.15	239.83
Differenze nei prodotti della settimana 1880 . . .	»	+ 12,607.60	+ 8.72
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	359,402.75	248.55
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	346,795.15	239.83
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 12,607.60	+ 8.72
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,155.—	126,080.90	109.16
Settimana corrisp. nel 1879.	1,146.—	119,409.50	104.20
Differenze nei prodotti delle settimana 1880	+ 9	— 6,671.40	+ 4.96
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,155.—	126,080.90	109.16
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,146.—	119,409.50	104.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 9	+ 6,671.40	+ 4.96

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,766.64	12,445.23	8,338.91
Piccola Velocità	5,852,47	308.48	2,526.33
Totali . . .	34,619.11	12,753.71	10,865.24

Strade Ferrate Romane

45ª Settimana — *Dai 5 al dì 11 novembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	564,072.85	17,496.94
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	485,282.68	15,270.98
Differenza (in più . . .	24	78,790.17	2,225.96
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 9.bre 1879 .	1,674	24,286,338.12	16,810.81
Periodo corr. 1878	1,657	22,624,096.76	15,820.89
Aumento	17	1,662,241.36	989.92
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.51
Bagagli e cani.	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V. ..	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V. ..	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi.	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.51	»	101,528.68	123,297.19

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi far luogo all'accollo del trasporto dei tabacchi e di altri oggetti relativo al servizio della gestione siciliana da e per le località dettagliatamente specificate nelle tabelle all'uopo predisposte, e ciò pel periodo dal 1° aprile 1880 a tutto dicembre 1883, l'Amministrazione previene che tutti coloro i quali attendessero a tale servizio potranno far pervenire in piego raccomandato e non più tardi delle ore 4 pomeridiane del giorno 10 febbraio 1880, le loro offerte alla sede della Regìa in Roma, via due Macelli, n. 79.

Presso la sede dell'Amministrazione centrale, presso tutte le Manifatture di tabacchi, presso i Magazzini di deposito dei tabacchi lavorati e le Agenzie delle coltivazioni sono ostensibili il capitolato d'oneri, le norme speciali e le tabelle dei trasporti in base alle quali dovranno essere compilate le offerte.

Sulle offerte che le saranno pervenute entro il termine preindicato, l'Amministrazione si riserva di deliberare nel maggiore interesse del servizio, non assumendo quindi di fronte agli offerenti altro impegno che quello di far loro conoscere entro il giorno 28 febbraio 1880 le determinazioni prese dal Consiglio in ordine alle rispettive offerte.

Roma, li 29 dicembre 1879.

Il Consigliere di Amministrazione
A. DI COSILLA.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendo questa Amministrazione provvedere alla fornitura degli stampati, compresa la carta, la lineatura e cucitura, occorrenti alla Regìa dei Tabacchi durante l'anno 1880, in base ai campioni che si trovano ostensibili presso l'Ufficio dell'Economato di questa Società (via due Macelli, n. 79), si avvertono tutti coloro che vi possono avere interesse che l'Amministrazione esaminerà tutte le offerte che sui detti campioni, sul capitolato d'oneri portante la data del 31 dicembre 1879, e giusta le norme presenti, le saranno per pervenire nel termine utile sotto indicato.

Le offerte per essere prese in esame dovranno:

1° Essere pervenute alla sede centrale dell'Amministrazione in Roma (via due Macelli, n. 79) avanti le ore 3 pomeridiane del giorno 31 gennaio corrente 1880 per mezzo degli Uffizi postali, in piego raccomandato, e colla indicazione sulla busta: *Offerta per fornitura stampati.*

2° Essere garantite da deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, presso la Cassa dell'Amministrazione centrale della Regìa di una somma di lire italiane 1500, quale può essere rappresentata da numerario o da titoli di rendita italiana valutata al corso di Borsa.

Nell'offerta dovrà essere indicato il numero e la data della quietanza rilasciata dalla Cassa dell'Amministrazione centrale della Regìa per l'effettuato deposito.

3° Essere regolarmente firmate dall'offerente, o dal suo procuratore, nel qual caso dovrà andarvi unito il regolare atto di procura, essere accompagnate dal capitolato d'oneri e tabelle allegate, il tutto debitamente firmato, e contenere la dichiarazione della piena accettazione del detto capitolato e dei campioni prestabiliti.

Il capitolato ed allegati si trovano presso il citato Ufficio d'Economato, dal quale i concorrenti potranno ritirarne qualche esemplare.

4° Essere accompagnate da certificato della Camera di commercio ed arti della città ove ha sede la tipografia, pel quale venga comprovato che il concorrente possiede uno stabilimento tipografico capace di compiere la presente fornitura, e dall'indicazione delle rappresentanze, di che all'art. 19 del capitolato, qualora lo stabilimento non abbia sede in questa città.

È fatta facoltà agli offerenti di dichiarare se e con quale ribasso sulla loro offerta sono disposti ad impegnarsi per uguale fornitura anche per gli anni 1881, 1882 e 1883, di che dovrà farsi constare a mezzo di esplicita dichiarazione nell'offerta.

Resta però in piena facoltà dell'Amministrazione della Regìa di accettare o no siffatta maggiore estensione di durata del contratto, il tutto subordinatamente all'altra riserva di principio di che nel paragrafo seguente.

Sulle offerte che saranno pervenute entro il termine preindicato, l'Amministrazione si riserva di deliberare nel maggiore interesse del servizio, non assumendo quindi di fronte agli offerenti altro impegno che quello di far loro conoscere entro il giorno 10 del venturo mese di febbraio le determinazioni prese dall'Amministrazione stessa in ordine alle rispettive offerte.

Roma, 7 *gennaio* 1880.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

L'Amministrazione della suddetta Società si fa debito di avvertire che, attese le straordinarie operazioni ricorrenti a fin d'anno presso gli Uffici di vendita, la pubblicazione degli incassi mensuali, solita a farsi alla metà del mese successivo, dovrà, come avvenne negli anni scorsi, protrarsi di qualche giorno per quanto attiene al dicembre 1879.

Roma, 14 *gennaio* 1880.

Il Consigliere d'amministrazione — A. DI COSSILLA.

Il Segretario generale — A. DUCHOQUÉ.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che fino dal giorno 15 gennaio a. c. ha aperto una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal 1° Marzo 1880, dei locali ad uso Caffè-Buffet nella Stazione di Sestri Levante. Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la detta Stazione e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Sestri Levante

in modo che pervengano non più tardi del giorno 7 Febbraio 1880.

L'offerta devé essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire it. *sessantà* (60) in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* (100) in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione, o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 8 Febbraio 1880 a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ASTA A SCHEDE SEGRETE

per l'affitto del Caffè ristoratore con giardino annesso alla Stazione di Varese.

Per essere ammessi all'asta occorre un deposito di lire 50 da trasmettersi od all'Ufficio Centrale della 2ª Divisione del Traffico od alla Stazione di Varese entro il 30 gennaio 1880.

Il successivo giorno 31 alle ore 2 pomeridiane si procederà all'apertura delle schede degli offerenti, presso l'Ufficio Centrale della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

Per le altre condizioni consultare l'avviso al pubblico 31 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

A partire dal giorno 26 corrente presso la Cassa della Società, via Bogino, N. 20, si pagheranno L. 12.50 per Azione contro rilascio dei vaglia num. 9 e 10 relativi all'esercizio 1879.
Torino, 17 gennaio 1880.

LA DIREZIONE.

SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA D'IVREA

L'Assemblea generale degli Azionisti è convocata pel giorno 27 corr., all'una pomeridiana, presso la sede della Società, via Bogino, 25.
L'ordine del giorno è il seguente:
1° Relazione del Consiglio di Amministrazione.
2° Relazione del Comitato di revisione dei conti.
3° Elezione di tre membri del Consiglio di Amministrazione in surrogazione di quelli cessanti d'ufficio per scadenza ordinaria.
4° Elezione di cinque membri componenti il Comitato di revisione dei conti.
Per intervenire alla riunione i signori Azionisti devono depositare presso l'Ufficio della Società le Azioni da essi possedute, almeno tre giorni prima di quello fissato per l'assemblea generale.
Torino, 12 gennaio 1880.

L'AMMINISTRAZIONE.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 28 Gennaio 1880 N° 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi.

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE
nel 1878

(Continuazione — V. N. 53 del 1879).

Passando ora alla seconda parte della Relazione dell'on. Valsecchi (la cui rassegna abbiamo dovuto interrompere per l'abbondanza delle materie sopravvenute), la quale tratta della *costruzione di ferrovie concesse all' industria privata*, rileviamo:

a) Che i tronchi di ferrovie rimasti da aprire alla fine del 1877 erano 21, e misuravano in complesso chil. 937 (pag. 159) (1);

b) Che di questi tronchi nel 1878 ne furono aperti all'esercizio 5, che misuravano chilometri 86, ed al 31 dicembre ne rimanevano da aprire 17, misuranti in complesso chil. 746, come dal quadro seguente (pag. 202):

		Aperti all'esercizio nel 1878	Rimasti da aprire al 31 x.bre 1878
1. Da Gozzano ad Alzo . .	Chil.	»	6
2. Da Oristano ad Ozieri . . .	»	28 (2)	86
3. Da Ozieri a Terranova . . .	»	5 (3)	66
4. Da Termoli alla linea Foggia-Napoli	»	»	125
5. Da Aquila a Rieti . . .	»	»	68
6. Da Laura ad Avellino . . .	»	»	24
7. Dalle Cave dei marmi a Carrara e da Avenza al mare . . .	»	»	12
8. Da Resiutta a Pontebba (Ferrovia Pontebbana)	»	8 (4)	13
9. Da Firenze a Prato ed a Poggio Cajano (Ferrovia a cavalli) .	»	»	30
10. Da Verona a Dossobuono (Ferrovia Verona-Legnago) . .	»	»	7
11. Da Tremezzina a Porlezza .	»	»	13 (5)
12 Da Luino a Fornasette . .	»	»	4 (5)
13. Da Palermo a Trapani . . .	»	»	193
14. Da Pontegalera a Fiumicino .	»	11	»
15. Da Treviglio a Rovato . . .	»	34	»
16. Da Ciampino a Nemi . . .	»	»	24
17. Da Milano a Saronno . . .	»	»	21
18. Da Milano ad Incino-Erba . .	»	»	40
19. Da Conegliano a Vittorio . .	»	»	14
Totale Chil.		86 (6)	746 (6)

(1) Nel quadro da noi pubblicato nel N. 41 del 1878, tolto dalla Relazione del 1877, questa cifra appariva invece di chilometri 960, essendovi compresi 23 chil. per la linea Settimo-Rivarolo, che non figura più nel quadro seguente, benchè vi dovesse figurare fra i tronchi aperti nel 1878, come noteremo più sotto; ed essendovi pure compresi chil. 105 per le linee Parma-Brescia e Brescia-Iseo, che non figurano nel quadro del 1878, perchè dichiarata per legge la decadenza della relativa concessione.

(2 e 3) Aperti il 21 dicembre i due tronchi Giave-Chilivani e Chilivani-Ozieri (Stazione definitiva), che in complesso misurerebbeao chil. 32, giusta il quadro cronologico delle linee aperte entro l'anno (pag. 220), comprendendo la intera linea chil. 184.389.

(4) Aperto il 14 marzo il tronco da Resiutta a Chiusaforte, mentre la intera linea da Resiutta a Pontebba misura chilometri 20.178.80.

(5) La concessione venne risolta con legge del 9 febbraio 1879, e quindi le due linee non dovrebbero più figurare nel presente quadro, come vi furono omesse le due linee Parma-Brescia e Brescia-Iseo dichiarate decadute.

(6) A questa cifra sarebbero poi da aggiungere i chil. 23 per la linea Settimo-Rivarolo, che, come dicemmo, figurava nel quadro del 1877 fra le linee da aprire, e che venne infatti aperta il 21 settembre 1878, com'è indicato nel quadro cronologico delle linee aperte nell'anno (pag. 220). Laonde i chilometri aperti sommerebbero realmente a 109, che dedotti dai 960 rimasti da aprire alla fine del 1877 (come dicemmo di contro), insieme coi 105 delle due linee Parma-Brescia e Brescia-Iseo dichiarate decadute, ci danno appunto i 746 chilometri sovraindicati; però sempre coll'avvertenza che i 17 chilometri per le due linee Tremezzina-Porlezza e Luino-Fornasette, dichiarate anch'esse decadute, dovrebbero essere dedotti da questa somma, la quale si ridurrebbe quindi a soli chil. 729.

Su tali differenze non possiamo astenerci dal richiamare l'attenzione dell'on. Valsecchi, per le opportune rettifiche nella Relazione successiva. LA RED.

Per ciascuna delle accennate linee, la Relazione ci offre particolari ragguagli intorno ai lavori ed alle spese relative, di cui però noi crediamo inutile l'occuparci, trattandosi di lavori in parte compiuti o in corso di esecuzione.

Vengono pure aggiunti alcuni ragguagli sulla linea Camerlata-Chiasso con diramazione al lago, e sulla grande Galleria del Gottardo, che riguardano dati e cifre troppo arretrati per offrire un interesse d'attualità. —

Crediamo più opportuno occuparci dell'Appendice relativa alla concessione, costruzione ed esercizio dei *Tramways*, che per la prima volta fa seguito alla seconda parte della Relazione dell'on. Valsecchi, come da principio annunciammo.

Dopo aver accennato alle norme generali adottate dal Ministero per secondare lo sviluppo di questo nuovo mezzo di locomozione, non contemplato dalla legge del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, ed in attesa di una legge speciale, (le quali norme trovansi riassunte nella circolare del 20 giugno 1879, del già ministro Mezzanotte, diretta ai Prefetti, Ingegneri-capi del Genio civile e Commissarii per l'esercizio delle ferrovie, da noi pubblicata nel nostro numero 34 del detto anno) la Relazione soggiunge:

« La mira costante del Governo è stata quella di non apportare alcun inceppamento a queste opere, che tendono allo sviluppo della viabilità, di cui si ha tanto bisogno; ma di promuoverle ed agevolarle, lasciando il massimo campo aperto alla iniziativa dei cittadini e delle pubbliche rappresentanze, e la più estesa libertà ai Comuni ed alle Provincie.

« Per tal modo, la costruzione e l'esercizio dei *tramways* vengono accordati per iniziativa e per opera del Comune, della Provincia e del Governo, secondo che la strada, che deve essere occupata, è di proprietà del Comune, della Provincia o dello Stato; ed il Ministero non interviene nella sanzione delle concessioni fatte dal Comune o dalla Provincia, se non quando trattasi di *tramways* con trazione a vapore fuori del recinto degli abitati, applicando al riguardo il disposto del capo III, titolo II, del regolamento di polizia stradale (1868); e per quanto riguarda il motore ed il servizio di trazione, le disposizioni relative del regolamento di polizia ferroviaria (1873).

« Secondo queste norme e con questi principii, sono al giorno d'oggi stati concessi, e sono esercitati in varie provincie del Regno, sia a cavalli che a vapore, i *tramways* indicati nell'unito quadro, ove furono anche notati quelli pei quali fu chiesta la concessione, ma che stanno in corso di esecuzione o di studio.

« Sebbene sia certo che l'indirizzo liberale seguìto dal Governo sulla materia dei *tramways* ha dato soddisfacenti risultati, non è però da ritenersi che siano risolte tutte le questioni che possono sorgere in questa materia.

« Alcune di esse questioni si risolvettero colla sola scorta dei principii generali e delle disposizioni della legge comune.

« Anzitutto il Governo dovette decidere se fosse conveniente ed in sua facoltà di concedere ai costruttori di *tramways*, di stabilire un mezzo di separazione, anche limitato a semplici paracarri, fra il binario ed il resto della strada.

« Tale punto prendeva colore di maggior interesse, considerandolo sotto l'aspetto della sicurezza del transito ordinario sulle vie di grande traffico. Ma nemmeno le ragioni di opportunità parvero giustificare una concessione, che in sostanza sottraeva assolutamente al carreggio ordinario una parte della via pubblica, e perciò il Ministero tenne come inammissibile tale concessione.

« Altra massima fu adottata rispetto al caso di diversi aspiranti alla concessione di una stessa linea di *tramways* su una strada nazionale, in analoghe condizioni. A questo riguardo fu statuito, che non basti la sola priorità dell'epoca della domanda, come titolo di preferenza, ma che debbano aversi riguardi a tutte le altre circostanze; non senza consultare prima le Amministrazioni provinciali e comunali interessate, trattandosi di far giusta parte agli interessi locali, sempre prevalenti in questa specie d'imprese.

« Più importante e ripetutamente sollevata fu la questione, se dovesse accogliersi l'istanza dei costruttori di *tramways* per ottenere la dichiarazione di pubblica utilità. Ma, se da una parte tale agevolazione avrebbe potuto essere dedotta ed ammessa sulla base dei criterii puramente generici e contingenti della legge 25 giugno 1865, dall'altra non poteva obliarsi che la legge sui lavori pubblici, pur dichiarando inerente alle ferrovie pubbliche il carattere della pubblica utilità, esige che preceda una legge di concessione: con che diviene manifesto che, senza una tal legge, l'espropriazione forzata non può aver luogo per qualsiasi specie di ferrovia pubblica.

» Ripugnando a giustizia ed a ragione di mettere i costruttori dei *tramways* in migliori condizioni che non siano quelli che eseguono ferrovie pubbliche, che pure sono gravati da maggiori oneri, non era lecito nemmeno di pensare a far luogo alla dichiarazione di pubblica utilità; e questa massima prevalse.

« Oltre che su questi punti, si ebbero anche a dettare, caso per caso, le norme per l'esercizio dei *tramways* a motore meccanico; ed anche in ciò non lievi furono le questioni da esaminare, ma due principalmente richiamarono l'attenzione del Ministero: e cioè lo stabilire il *maximum* di velocità da permettersi, ogni ora, e il determinare il limite delle carrozze che le locomotive dei *tramways* possano rimorchiare. *A priori* ed in via di massima, l'uno e l'altro di questi punti non potrebbe per verità risolversi con una disposizione generale, perchè molti sono i fattori dai quali assumere devonsi i criterii; ma c'è pure un limite, che non lice oltrepassare, tanto nella velocità che nel numero delle carrozze, senza esporre a rischi il transito sulle strade ordinarie e la sicurezza delle persone sul *tramway*.

« Il Ministero, attingendo appunto i criterii dalla specialità dei casi, e inspirandosi alle norme di prudenza, tenne per massima, come ebbe a dar voto anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e prescrisse che le locomotive non potessero superare la velocità di 15 chilometri all'ora; e, mentre fissò in via normale, come limite da non eccedere, il numero delle vetture a tre, non potè a meno, in casi singolarissimi e quando era allontanato ogni dubbio di pericolo, di concedere l'uso di un numero maggiore di vetture, sempre in relazione alle condizioni altimetriche e planimetriche della strada, al raggio delle curve ed alla solidità dell'armamento. La velocità essendo però ragguagliata alla potenza delle macchine in uso pei *tramways*, alle pendenze della strada e ad altre particolari circostanze, difficilmente potrà essere autorizzata in misura più larga, se non ne sia provata la possibilità dietro apposite esperienze; ma certo il Ministero deve andare guardingo nel largheggiare in cose, che attendono più maturi studii ed esperienze onde essere acconciamente regolate e tutelate.

« Finalmente, fra gli oggetti che formarono argomento di esame del Ministero, fuvvi pur quello di regolare il transito dei *tramways* a vapore sui passaggi a livello delle ferrovie ordinarie, ben intendendosi che le norme esistenti bastano per il caso di *tramways* a trazione animale; ma questo non è un tema ancora esaurito, pendendo proposte da parte di una speciale Commissione, che, per esperienza acquistata coi fatti, è certo che suggerirà opportuni provvedimenti e norme per iscongiurare qualunque pericolo da simili passaggi [1].

« Questa breve rassegna delle idee che prevalsero in ordine alla costruzione ed all'esercizio dei *tramways* e specialmente di quelli a vapore, trova poi in molti punti riscontro nella suddetta Circolare del 20 giugno 1879, colla quale si ottenne il rilevante scopo di stabilire le Autorità

(1) Vedi, a tale proposito, le *Notizie ferroviarie italiane*.

a cui spetta la sorveglianza del nuovo mezzo di locomozione, e le norme che per esso valer debbono sino alla emanazione di una legge speciale ».

Ecco ora il riepilogo del quadro sovraccennato:

		a cavalli	a vapore	in totale
Tramways in esercizio	Chil.	162 64	353.03	515.67
» in costruzione	»	10.—	134.—	144.—
» di cui è domandata la concessione .	»	24.—	984.70	1008.70
Totale	Chil.	196.64 [1]	1471.73 [1]	1668.37

Devesi però avvertire che per le linee in corso di costruzione e per quelle per le quali sono pendenti le domande di concessione, le cifre qui esposte sono soltanto approssimative; e che dalla data della pubblicazione della Relazione dell'on. Valsecchi (ottobre 1879) a tutt'oggi, le cifre stesse devono essere notevolmente aumentate. —

Dopo l'importante Appendice sui *Tramways*, della quale abbiamo creduto doverci occupare con particolare diffusione, passeremo a trattare nel prossimo numero della parte terza della Relazione, cioè sull'esercizio delle Ferrovie italiane. (*Continua*).

(1) Anche in queste cifre parziali abbiamo notate alcune differenze, che abbiamo dovuto correggere in corrispondenza alla cifra totale. LA RED.

FERROVIE ECONOMICHE

Relazione generale della Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie, approvata in adunanza del 28 novembre 1879.

(*Continuazione — V. N. 3*).

Relazione fra le economie di costruzione e quelle d'esercizio. — Ma tutti questi provvedimenti per ridurre le spese di costruzione delle vie ferrate, otterrebbero soltanto in parte il loro effetto, quando non vi si associassero pur quelli intesi a ridurre le spese di esercizio; ed anzi, prima di stabilire in modo definitivo le basi del progetto di costruzione di una linea, sarà da considerarsi attentamente se i risparmi, che vi si vorrebbero introdurre, non siano a scapito della economia nelle spese di esercizio. Una maggiore spesa di costruzione può essere largamente compensata dal risparmio che essa procura nell'esercirio; e sarebbe, per esempio, un errore quello di introdurre, in una linea di pianura, forti pendenze per il passaggio di corsi d'acqua arginati, per risparmiare qualche migliaio di metri cubi di terrapieni, senza badare alle maggiori spese di trazione, alle soggezioni nella composizione dei treni, agli altri inconvenienti, che queste pendenze eccezionali, e non giustificate dalla conformazione del terreno, sarebbero per cagionare inevitabilmente nell'esercizio. Nel sistema stabilito dalla legge 29 luglio 1879, la spesa di costruzione costituisce un sacrifizio, che lo Stato e le Provincie sostengono per dotare il paese di nuove e più comode linee di comunicazione; ma il vantaggio, che con questi sacrifizii si vuole conseguire, sarebbe in gran parte perduto, se si creassero delle ferrovie di troppo difficile e costoso esercizio. Il valore di quelle linee se ne troverebbe ridotto in proporzioni molto maggiori della economia ottenuta nelle spese di costruzione, e si arrecherebbe al paese un danno sicuro e perpetuo, per le maggiori tasse cui si dovrebbero assoggettare i trasporti.

A ragione, pertanto, la legge ha disposto che si dovessero adottare *i sistemi più economici di costruzione e di esercizio*, cioè che l'economia nelle costruzioni di ferrovie non dovesse andare disgiunta da quelle, che al loro esercizio si riferiscono. Di queste ultime già ne abbiamo indicate non poche; poichè la ridotta velocità dei treni, la semplificazione delle Stazioni, la riduzione od anche la soppressione totale della custodia dei passaggi a livello, l'adozione di un materiale mobile speciale, nel quale si procuri di ridurre il rapporto fra il peso morto ed il peso utile dei treni, la riduzione delle classi di carrozze per viaggiatori a due sole, la riduzione o la soppressione dei segnali a distanza, la soppressione del telegrafo elettrico in quelle linee sulle quali non avvengono abitualmente incontri di treni, sono provvedimenti che conferiscono alla economia dell'esercizio, non meno che a quella della costruzione della via ferrata. E l'uso delle rotaie d'acciaio, che abbiamo prescritte per tutti i tipi, se potrà forse dar luogo a qualche maggiore spesa d'impianto, procurerà poi un raggaardevole risparmio nelle spese di esercizio, per la molto maggior durata delle guide di acciaio.

A questi provvedimenti economici, molti altri se ne possono aggiungere da una Amministrazione intelligente ed oculata, e che abbia veramente a cuore di ridurre al minimo le spese di esercizio; facendo, per esempio, concorrere il personale viaggiante al servizio dei treni nelle Stazioni; riducendo il personale direttivo e quello dello Stazioni al minimo possibile; impiegando le donne ed anche i ragazzi in tutti quegli ufficii pei quali la loro opera può essere utilizzata; scegliendo con molta cura il personale, e fissando per regola che ogni agente debba prestare la sua opera in quel modo che il servizio esige; prendendo all'occorrenza facchini pagati ad ora per il carico e lo scarico delle merci in circostanze eccezionali; evitando ogni servizio di notte, ecc. Altri risparmii di spesa potranno essere suggeriti dalle condizioni speciali di ciascuna linea, e non sarebbe quindi possibile indicarli *a priori*.

Norme di servizio per le ferrovie economiche. — Ma ciò che si può con tutta sicurezza affermare si è, che non si avrà mai un esercizio economico, se non si abbandonerà il sistema, ora pur troppo generalmente seguito, di applicare le stesse norme di servizio a tutte le linee, di regolare l'esercizio di una piccola diramazione d'interesse locale nello stesso modo di quello di una grande linea, che ha un traffico di 50,000 e 60,000 lire al chilometro. Qualunque sia il sistema d'esercizio che, dopo il compimento dei lavori della Commissione d'inchiesta, sarà adottato, è indispensabile che, tanto per l'antica, quanto per la nuova rete, si stabilisca la massima, che per le ferrovie secondarie si abbiano norme e regolamenti di servizio più semplici e meno costosi di quelli per le ferrovie principali.

Il servizio cumulativo complica molto il servizio delle merci, specialmente colla moltiplicità delle tariffe che ora si hanno sulle nostre ferrovie e su quelle estere, e che gli agenti del Servizio merci devono sapere rettamente applicare ai trasporti, con tutte le loro speciali disposizioni e con le spese accessorie, che da esse sono stabilite. Noi non sapremmo consigliare tuttavia che sulle linee secondarie si debba rinunziare al servizio cumulativo, il quale procura al commercio tante agevolezze e tanti vantaggi: ma piuttosto dobbiamo raccomandare lo studio della semplificazione delle nostre tariffe ferroviarie, sicchè non sia più un problema così complicato, e non alla portata di tutti, quello della loro applicazione ai trasporti a grandi distanze. È questa una questione senza dubbio assai ardua, e che sarebbe risoluta soltanto per metà, quando le Amministrazioni delle ferrovie estere non s'inducessero ad adottare uguali semplificazioni nelle loro tariffe. Questo bisogno di far sparire le nubi in cui, per così dire, è attualmente avvolta la tassazione dei trasporti merci, è però generalmente sentita; e l'Italia compirebbe un'opera di civiltà e di progresso, facendosi iniziatrice di questa grande riforma nell'ordinamento e nella economia del servizio ferroviario.

Uno degli inconvenienti che si addebitano alle ferrovie a scartamento ridotto è appunto quello di non prestarsi al servizio cumulativo. Ma, quando tali ferrovie si congiungono a linee a scartamento ordinario, nulla impedisce che fra di esse abbia luogo un servizio cumulativo; solo si dovrà operare un trasbordo di merci dai vagoni della piccola a quelli della grande ferrovia, e viceversa.

Non bisogna però dimenticare che, per le merci trasportate in vagoni misti, questo trasbordo ha sempre luogo nelle Stazioni di diramazione, anche sulle ferrovie ordinarie: sono soltanto le merci a vagone completo, che proseguono senza trasbordo da una linea ad un'altra: e queste costituiscono soltanto una frazione del traffico di una linea. Anzi potrà non di rado avvenire che, per ferrovie a scartamento ridotto, i trasporti a vagone completo siano in proporzioni insignificanti. Ma, comunque siasi, quando si dispongono i binarii nella Stazione di diramazione in modo che i carri della piccola ferrovia si trovino contigui a quelli della ferrovia ordinaria, il trasbordo potrà farsi prontamente, senza avarie e senza grave spesa. La manipolazione delle merci costa ora nelle nostre Stazioni non meno di lire 0.50 per tonnellata; ma, siccome in altri paesi questa operazione si fa ad un costo molto minore (lire 0.20 per tonnellata e perfino lire 0.17) (1), crediamo che, quando in una Stazione si sappia di dover giornalmente eseguire queste operazioni di trasbordo per quantità ragguardevoli di merci, si riuscirà, con opportune disposizioni e con mezzi meccanici, a ridurre considerevolmente quel prezzo, il quale d'altronde non costituisce un onere molto grave pei trasporti, in confronto delle grandi economie che si ottengono mediante la riduzione dello scartamento (1).

Osservazioni sulle proposte della Commissione. — Ma, prima di accennare all'E. V. secondo quali criterii e dietro quali considerazioni siasi da noi fatta negli uniti prospetti (allegato 6) la classificazione delle linee contemplate dalla suddetta legge nei diversi tipi che abbiamo proposti, dobbiamo premettere una essenziale osservazione rispetto al significato, che a tale classificazione si deve attribuire.

La Commissione, nel proporre dei tipi generali, non ha mai inteso che tutti i caratteri distintivi di ciascun tipo debbano simultaneamente e necessariamente trovarsi riuniti in ciascheduna delle linee, cui quel tipo sarà da applicarsi. Le prescrizioni, che essa ha indicate per ciaschedun tipo, costituiscono dei limiti che non devono essere oltrepassati, ma che però potranno non essere raggiunti. Starà nel criterio del compilatore di un progetto il giudicare quali delle economie, comprese nel tipo che devesi applicare, siano da conseguirsi integralmente, quali invece siano da attenuarsi, quali finalmente possano venire omesse. Così, ad esempio, nelle ferrovie a scartamento ordinario del secondo tipo, è ammesso per le curve il raggio minimo di 150 metri, ma non si dovrà toccare questo limite se non quando, con curve più ampie, la spesa di costruzione risultasse molto maggiore. Lo stesso deve dirsi delle pendenze, dei tratti rettilinei interposti fra curve in senso contrario, di cui la lunghezza si ridurrà a 25 metri, solo nei casi in cui lo imponga l'economia della spesa.

Non si deve mai perdere di vista che le modificazioni fatte al tipo delle ferrovie ordinarie hanno per effetto di darci delle linee, al punto di vista tecnico, meno perfette delle prime; e quindi si devono applicare queste eccezioni al tipo normale, solo in quella misura e in quei casi, in cui l'economia nelle spese di costruzione effettivamente lo esiga.

Linee principali. — Ciò premesso, riteniamo che le linee *Novara-Pino, Parma Spezia, Faenza-Pontassieve, Codola-Nocera*, della tabella *A*, e nella tabella *B* la *Succursale della linea dei Giovi*, debbano costruirsi secondo le norme, che sono in uso per le ferrovie principali. La prima e l'ultima sono linee di grande traffico, e quindi bisogna costruirle con tutta quella perfezione che a tali linee conviene. Le ferrovie Parma-Spezia e Faenza-Pontassieve non hanno uguale importanza commerciale; ma quella militare è invece molto rilevante, aprendosi con esse due nuove comunicazioni ferroviarie fra l'Italia centrale e la gran valle del Po; onde per questo motivo, ed anche perchè non sarebbe economicamente conveniente per l'esercizio di forzarvi le pendenze, riteniamo che non vi si debbano ammettere pendenze superiori al 25 per mille, nè curve di raggio inferiore ai 300 metri; e non convenga restringere la larghezza della via al piano di formazione, con massicciata libera, al disotto di metri 5,50. Il breve tronco Codola-Nocera, destinato ad allacciare le linee Napoli-Salerno e Napoli-Avellino, non può essere costruito in condizioni diverse da quelle, che sono state osservate nella costruzione delle suddette ferrovie.

(*Continua*).

(1) Vedi la Relazione Biglia del 1867, pag. 101.

(2) In un'appendice ai suoi *Cenni sulle ferrovie d'interesse locale a binario ridotto* (Roma, 1878, tipografia Artero), l'ingegnere Francesco Barthelémy indica un sistema di trasbordo assai semplice delle casse dei vagoni delle ferrovie ridotte, sopra i carri-piattaforme delle ferrovie normali.

Nostre Corrispondenze

Roma, 27 gennaio.

Essendo prossimo l'iniziamento dei lavori della ferrovia Parma-Spezia, credo utile di farvi cenno di un interessante studio pubblicato dal maggiore del Genio cav. Sarti circa le linee ferroviarie complementari, che dovrebbero eseguirsi per rendere completa la efficacia logistica e strategica della Parma-Spezia.

Il cav. Sarti non si manifesta senza riserva favorevole a tale linea; ma, prendendo la situazione quale è, senza perdersi in dimostrazioni retrospettive oramai inutili, esamina le varie ipotesi di necessità di radunata o di movimenti di massa, che possano svolgersi fra le regioni collegate alla Parma-Spezia, determinando, con diligenti ricerche e confronti, quali allacciamenti possano o debbano unirla ad altre delle linee esistenti. Così l'autore appoggia la Borgo S. Donnino-Cremona, che giudica militarmente preferibile alla Parma-Brescia, quale allacciamento di Brescia colla linea Emilia; la Parma-Suzzara, protesa oltre verso Ferrara; una linea da Bagni di Lucca a Pracchia sulla Porrettana; un'altra linea da Lucca o Pescia alla Stazione Osteria Bianca verso Empoli, ed altre.

Il lavoro del cav. Sarti rivela la cura con cui egli ha seguita la discussione delle principali quistioni ferroviarie interessanti la difesa dello Stato, e la diligenza con cui ha applicato sulla carta, e colle distanze conosciute, tutte le ipotesi di attacco o di difesa. Forse l'egregio autore avrebbe fatto bene a citare le fonti da cui tolse talune idee, che espone adottandole, invece di limitarsi ad accennare agli scrittori con cui è interamente d'accordo. Ad ogni modo, lo scritto del maggiore Sarti è indubbiamente un utile lavoro, che non sarà dimenticato negli studii del nostro Stato-maggiore. —

A proposito della linea Parma-Spezia, vi dirò poi che fu ammesso dal Consiglio superiore il progetto esecutivo del tratto Parma-Fornovo, colla sola avvertenza di toglierne delle gallerie non indispensabili, che non erano, del resto, proposte nel progetto di massima approvato nel 1874, sul quale fu compilato il progetto esecutivo. La perizia scenderà così di due o trecento mila lire. —

Il 15 del corrente mese furono riprese in Roma, presso il Ministero dei lavori pubblici, le sedute della Commissione per le ferrovie economiche.

Nella seduta del detto giorno, la Commissione, dopo udita la lettura della relazione della Sotto-Commissione, composta dei signori Imperatori, Corvetto, Agazzi e Mantegazza, incaricata di procedere alla clas-

sificazione delle linee in esercizio, ha iniziato l'esame del riparto delle linee medesime: le quali furono divise in principali e secondarie, e queste ultime in secondarie di I e II tipo.

L'esame del riparto delle linee venne continuato nelle successive sedute dei giorni 19 e 21: e salve poche eccezioni di talune linee, che da una categoria inferiore furono passate in quella superiore, venne approvato il lavoro della detta Sotto-Commissione.

Riservandomi di darvi in altra mia l'elenco delle linee in esercizio, secondo il rispettivo ordine di classificazione, vi faccio intanto noti i criterii principali, che servirono di guida alla Sotto-Commissione per formulare le relative proposte.

Furono considerate degne di appartenere alle classi principali quelle linee che servono per le comunicazioni internazionali, e quelle che uniscono i grandi centri colla Capitale, fra loro o coi porti principali del Regno, e che in generale danno un prodotto lordo non inferiore a 20 mila lire al chilometro.

Vennero classificate fra le secondarie del 1. tipo quelle linee che, servendo alle comunicazioni di centri secondarii di popolazione con la Capitale o con centri principali o capi-luoghi di provincia, o con porti di mare di secondaria importanza, danno un prodotto lordo chilometrico inferiore a quello preindicato e superiore alle lire 8 mila.

Fra le linee secondarie del 2° tipo vennero quindi classificate tutte le altre di minore importanza, e che mancano dei requisiti per essere classificate nelle due prime categorie.

Secondo le proposte della Commissione, la rete ferroviaria delle linee in esercizio conterrebbe chil. 5700 di linee principali e chil. 3000 di linee secondarie dei due tipi.

Con tale classificazione si avrebbe di mira di stabilire treni diretti sulle sole linee principali, limitando anche questi ad uno di andata ed uno di ritorno per ciascuna linea, e non concedendone un secondo se non nei casi che la linea dia un prodotto superiore alle lire 25 mila.

La Commissione si riunì pure il 24 corrente, ed alla seduta intervenne anche l'on. Ministro: il quale, dopo udita la lettura della Relazione della Commissione sulla classificazione delle linee in esercizio, e dopo averla ringraziata dell'utile lavoro da essa fatto, esternò il desiderio che la Commissione faccia ancora uno studio sul movimento e sulla composizione dei treni.

Tale studio dovrebbe avere di mira: di escludere quasi totalmente i treni misti di merci e viaggiatori, facendo invece dei treni separati, e ciò nello scopo di avere minori reclami per troppo lunghe fermate nelle Stazioni per il servizio delle merci:

Di usare nei treni viaggiatori, specialmente per le linee secondarie, un materiale leggero, il quale, richiedendo minore spesa di trazione, permetterebbe di aumentare il numero dei treni viaggiatori, e ciò con evidente vantaggio del Governo e del pubblico:

Di studiare infine un sistema di treni diretti, che, limitando le fermate ai soli centri principali, presenti la possibilità di guadagnare qualche ora nel percorso delle grandi distanze.

A tale scopo si ritiene che alla Commissione verranno aggiunti nuovi membri, da scegliersi fra i capi del Movimento delle principali Amministrazioni ferroviarie, siccome quelli che hanno l'esperienza pratica della materia, che deve formare oggetto del nuovo studio della Commissione. —

Trovasi da qualche giorno in Roma il comm. Borgnini, Direttore generale delle Strade ferrate Meridionali. Egli ebbe parecchie conferenze col Ministro dei lavori pubblici per venire finalmente alla risoluzione della nota vertenza relativa alla costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento. Pare che tale quistione volga al suo termine, inquantochè, se sono bene informato, la Società delle Meridionali accetterebbe di addivenire alla costruzione delle dette linee, lasciando però impregiudicati i diritti rispettivi sulle altre questioni pendenti fra la Società ed il Governo. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha, in questi ultimi giorni, approvato varii progetti per la costruzione di alcuni tratti di ferrovie complementari nelle linee Parma-Spezia, Macerata-Albacina, Roma-Sulmona e Teramo-Giulianova; per travate metalliche nel primo tronco della linea di Vallelunga, delle ferrovie Calabro-Sicule: per ampliamento della Stazione di Rapallo in quelle dell'Alta Italia. È stato pure approvato il progetto per un tronco di ferrovia da Udine a Nogaro. X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ieri soltanto pervennero all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia i regi decreti, coi quali, a datare dal 1° febbraio p. v., sono esonerati, dietro loro domanda, dalle funzioni di Consiglieri presso quell'Amministrazione i signori:

Vitali comm. Augusto,
Salis ingegnere conte Ulisse,
Boselli comm. Leopoldo, e
Martorelli comm. Francesco.

Tali decreti portano la data dell'11 corrente, e la registrazione alla Corte dei conti quella del 15.

Il Ministro dei lavori pubblici si riserva di far conoscere i nomi dei Consiglieri nominati in sostituzione; e con lettera particolare a ciascuno dei dimissionarii, il Ministro stesso li prega di rimanere in ufficio anche oltre il 1° febbraio, qualora, per qualche circostanza, avessero a tardare di presentarsi i nuovi Consiglieri.

Sono pure giunti alla stessa Amministrazione i decreti, già preannunciati dal nostro corrispondente di Roma, per la nomina del sig. comm. Ratti, Ispettore centrale Delegato, a Vice-Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia; nonchè quelli per il passaggio a riposo del Cassiere centrale cav. Oggioni, e per la nomina a Cassiere centrale del sig. Ghilliani, attuale Sotto-Cassiere.

Col ritiro del cav. Oggioni, resogli necessario dal suo stato di salute, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia perde un distinto funzionario, che per molti anni fu Ispettore principale presso il Controllo, ora Ragioneria centrale, e prestò sempre il più zelante servizio.

Da un telegramma che riceviamo da Milano, rileviamo che oggi stesso (mercoledì) venne dall'Ingegnere-capo Direttore della linea Novara-Pino presentato all'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia il progetto del 2° tronco di quella linea, compreso fra Maccagno Inferiore e Vallegrande.

Lo stesso telegramma ci annuncia che è ora allo studio il progetto per una tratta intermedia di circa chilometri 20, comune sia al progetto lacuale che a quello per la Valcuvia, e sia ai varii allacciamenti possibili con la ferrovia Novara-Arona. Al tempo medesimo ci partecipa essere molto avanzati gli studii di tutte le tratte, per le quali devonsi fare studii di confronto, ed i cui progetti si presenteranno contemporaneamente.

Sappiamo che il progetto di appalto del 1° tronco della linea Novara-Pino, presentato dall'Amministrazione suddetta, il 4 corrente, al Ministero dei lavori pubblici, venne da questo sottoposto allo esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, con voto emesso nell'adunanza del 15, lo dichiarò meritevole di approvazione, sotto alcune condizioni di lieve importanza.

Il progetto venne intanto comunicato al Consiglio di Stato pel suo parere circa le norme da osservarsi nei relativi appalti.

In pendenza di tale esame, il Ministero dei lavori pubblici, per guadagnar tempo, ha disposto affinchè l'Amministrazione ferroviaria abbia ad introdurre nel detto progetto le opportune modificazioni suggerite dal Consiglio superiore, provvedendo contemporaneamente perchè si disponga tutto in modo che, non appena avuto il voto del Consiglio di Stato, si possa procedere senz'altro all'appalto dei lavori.

In seguito all'approvazione del 1° tronco della linea Novara-Pino compreso fra il Rio Divinella (confine svizzero) ed il Rio Vallegrande, di cui abbiamo detto qui sopra, si è reso necessario (di conformità al disposto degli articoli 2 e 3 della Convenzione di Berna del 23 dicembre 1873) in stabilire, d'accordo fra il Governo italiano e quello svizzero, come si è fatto per la linea dal lato di Chiasso, le modalità, tanto del raccordamento presso Pino, quanto per la Stazione internazionale di Luino.

A tale uopo i due Governi interessati hanno nominati appositi delegati, i quali, salva l'approvazione dei Governi medesimi, dovranno stabilire in apposito verbale quanto occorre per adempiere agli incombenti suaccennati e per potere, in base alle risultanze del verbale stesso, procedere in seguito alla stipulazione di un'apposita Convenzione internazionale.

Il nostro Governo ha nominato a proprio delegato il comm. Felice Biglia, ispettore del Genio civile, coll'assistenza dell'ingegnere Direttore degli studii cav. Giambastiani.

Il Governo svizzero ha nominato a sua volta a proprio delegato l'ispettore federale signor Dapples.

Fra i delegati dei due Governi venne fissato il giorno 2 febbraio p. v. per l'esaurimento del loro mandato.

Il Ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello del commercio, ha istituito una Commissione incaricata di studiare la questione delle tariffe ferroviarie per le derrate alimentari. Ne fanno parte i Segretarii generali dei due Ministeri, il Direttore generale delle strade ferrate, il Direttore dell'industria e del commercio, un delegato di ciascuna delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, ed alcune persone competenti nella materia.

La Commissione terrà le sue sedute al Ministero dei lavori pubblici, ed estenderà pure l'importante suo lavoro alla revisione delle principali fra le diverse altre tariffe ferroviarie.

Col giorno 9 febbraio verrà attivato un nuovo orario per le coincidenze dell'Italia con Trieste, il quale concorda con quanto fu stabilito nelle conferenze di Venezia, ed offre inoltre un'altra coincidenza a comodo dei viaggiatori che da Trieste vogliono recarsi a Vienna per la via della Pontebba.

Con questo nuovo orario subiranno delle modificazioni anche gli orarii attuali delle linee Cormons-Udine, Venezia-Udine, Venezia-Verona e Venezia-Bologna.

A partire dal medesimo giorno 9 febbraio, verranno pure attivate le annunciate modificazioni nell'orario dei treni fra Santhià e Biella.

I treni di questa linea partiranno da Santhià per Biella alle ore 6.50 ant. 10.45 ant, 3 pom. 8.30 pom.; e da Biella per Santhià alle 5.5 ant., 8.30 ant., 11.50 ant. e 6.50 pom.

Il 3 febbraio pross. avrà luogo un primo treno di piacere da Parigi a Roma e ritorno. Arriverà a Torino il giorno 4. Un altro si effettuerà nel marzo.

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato di accordare

anche quest'anno, al pari degli anni scorsi, le solite facilitazioni di viaggio nell'occasione delle feste carnevalesche.

La conferenza fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie interessate, che doveva aver luogo in Monaco il 15 corrente, in ordine al servizio cumulativo italo-germanico, venne prorogata al 4 febbraio p. v., e verrà tenuta nella detta città.

Il giorno 11 febbraio, presso la Direzione dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia in Milano, avrà luogo il dissuggellamento delle schede per la fornitura di carrozze di 3ª classe, vetture miste e carri a bagaglio, di cui abbiamo fatto cenno nel precedente numero. A queste tre gare furono ammesse sole Ditte nazionali. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade il 9 detto mese.

Gli esami di concorso ai posti d'ingegnere presso l'Amministrazione suddetta, che annunciammo essere stati aperti in Milano nel Palazzo di Brera, sono terminati per quanto riguarda gli aspiranti, i quali hanno già subito anche le prove orali fissate nel programma.

Ora è in corso la revisione dei temi scritti e dei disegni, per parte delle due Sotto-Commissioni speciali; ed è probabile che tra pochi giorni si potranno conoscere i risultati finali dei suddetti esami.

I giornali, compreso il nostro, hanno a suo tempo annunciato il trasporto da Torino alla Spezia del cannone da 100 tonnellate. Nessuno inconveniente ebbe a verificarsi in quel trasporto fra Torino e Genova. E così pure fra Genova e Spezia; ma però si ebbero ad osservare alcune forti oscillazioni al passaggio del treno-trasporto, tanto sul viadotto in ferro di Recco, quanto sul ponte a travate metalliche sul torrente Entella.

Da un accurato esame praticato dopo il trasporto, si riscontrò che quei manufatti non presentavano alcuna traccia di guasti, ma nondimeno si ritiene essere necessario di rinforzare ancora più le travature, od almeno aumentare i controventi per collegare maggiormente fra loro le diverse parti resistenti di quelle impalcature.

A tale scopo sappiamo essersi disposto perchè siano eseguiti i più esatti rilievi, in base ai quali verranno compilati i progetti delle opere da eseguirsi.

Accenniamo da ultimo che, prima della partenza del treno-trasporto da Genova, essendo sorto qualche timore circa la solidità di alcuni manufatti, fra cui il viadotto di Recco, quel treno venne composto colla interposizione di diversi carri-merci fra la locomotiva ed il carro speciale portante il cannone. Con tale composizione si ovviò a qualunque pericolo di gravi danni.

L'appello fatto più volte alla cortesia e convenienza giornalistica dei nostri confratelli, di voler citare la fonte quando ci fanno l'onore di riferire le nostre informazioni od altri scritti del nostro giornale, rimase, pur troppo, infruttuoso, e non possiamo non dolercene di nuovo, benchè con poca speranza di una giusta riparazione.

Non possiamo però astenerci dal notare, che specialmente il *Movimento* di Genova non si fa scrupolo di riferire dal *Monitore*, oltre le informazioni, intere corrispondenze (come fece nel suo numero del 23 corr.) senza citarne la fonte.

È davvero un po' troppo!

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. pubblica la seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze in udienza dell'11 gennaio 1880:

« Con la legge del 24 dicembre 1879, n. 5305 (serie 2ª), fu prorogato di sei mesi il termine stabilito da leggi precedenti per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, e venne pure rinnovata al Governo, per l'esercizio 1880, la facoltà di provvedere alle spese dell'inchiesta, stessa mediante prelevazione dal fondo per le *Spese impreviste*.

« Essendo ora esaurite le somme all'uopo prelevate dal fondo per le *Spese impreviste* negli esercizii 1878 e 1879, messe a disposizione della Giunta incaricata dell'inchiesta, si rende necessario di accordare alla Giunta medesima una ulteriore somma, onde possa far fronte alle nuove spese che occorressero per l'ultimazione dell'inchiesta.

« Il riferente perciò, all'appoggio dell'articolo 2 della surriferita legge 24 dicembre 1879, e dall'art. 32 della vigente legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 20,000, da inscriversi al capitolo n. 284, *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle Strade ferrate*, aggiunto allo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880 ».

Segue il R. Decreto dell'11 detto mese, che sarà poi presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ferrovie Romane. — Nella seduta del 25 corr., il Senato prese a discutere il progetto di legge pel riscatto delle Ferrovie Romane, già approvato dalla Camera dei deputati.

Aperta la discussione generale, l'on. *De Cesare* ricordò come un ordine del giorno della Camera avesse indicato che una Commissione composta di consiglieri di Stato e della Corte dei conti debba rivedere i bilanci delle Romane; domandò spiegazioni all'Ufficio centrale, e chiese perchè il Senato non dovesse dare il suo voto su tale ordine del giorno.

Pissavini (relatore) rispose che la Commissione, stabilita dall'ordine del giorno succitato, ha solo un voto consultivo, e ciò durerà per un anno solamente. Pregò quindi l'on. De Cesare di non insistere nel voler inserire nel progetto di legge tale proposta, e di associarsi all'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale.

Baccarini (ministro dei lavori pubblici) dichiarò che il Governo accettava l'ordine del giorno dell'Ufficio centrale, che è così concepito:

« Il Senato raccomanda al Governo di rafforzare, in quanto è possibile, l'azione del Commissario straordinario per l'andamento amministrativo delle Ferrovie Romane; e lo invita a sottoporre il bilancio consuntivo di detta azienda ad una Commissione mista di consiglieri di Stato e consiglieri della Corte dei conti ».

Posto ai voti, quest'ordine del giorno venne approvato. Furono pure approvati i singoli articoli del progetto di legge.
Ed allo scrutinio segreto, il progetto ottenne voti fav. 99, contrarii 9.

Nuove costruzioni — L'*Italie* dice che il Ministro dell'interno e quello delle finanze hanno ordinato alle Autorità provinciali, che da loro dipendono, di prestare il loro concorso agli Ufficii tecnici incaricati degli studii delle nuove linee, che dovrebbero essere costrutte in virtù della legge del 29 luglio 1879. I Prefetti dovranno provvedere con cura speciale alla sicurezza pubblica nelle località dove gli ingegneri dovranno recarsi per gli studii sul terreno, e gli Ufficii finanziarii dovranno dare, con la più grande esattezza e puntualità, le informazioni che loro saranno domandate per istabilire il prezzo dei terreni da espropriare.

Attraversamenti dei tramways. — Leggesi nel *Diritto*, del 25:
Sotto la presidenza dell'ispettore del Genio civile, comm. Felice Biglia, una speciale Commissione si occupò dell'interessante quesito dell'attravorsamento dei *tramways* e delle strade ferrate ordinarie. Questa Commissione compiè i suoi studii nel cadere dell'anno testè decorso, ed il Ministero quanto prima determinerà, in base alla Relazione dell'ispettore Biglia, le norme a cui si dovranno disciplinare questi attraversamenti, nell'interesse della sicurezza pubblica e del buon servizio.

Tramways nella provincia di Alessandria. — Nella seduta di lunedì (19), il Consiglio provinciale di Alessandria accordò all'ingegnere Delfino la costruzione di un *tramway* dalla città allo Stabilimento balneario d'Acqui; al signor Della Beffa la concessione di un *tramway* a vapore sulla strada Novi-Ovada; ed al signor Belleli la concessione di un *tramway* a vapore fra Alessandria e Casale, con diramazione a Montemagno e proseguimento sino ad Asti.

Tramway Cuneo-Carrù e Chiusa-Pesio. — Il signor Berrier-Delaleu, concessionario del *tramway* Cuneo-Dronero, ha chiesto alla Provincia la concessione di due linee: Cuneo-Carrù per Margarità, Morozzo, Crava, Magliano-Alpi, che impropriamente vien chiamata Strada delle Langhe; e Cuneo-Chiusa di Pesio per Boves e Peveragno, lungo le rispettive strade provinciali.

Tramways di Firenze — La *Nazione*, del 25, scrive:
Il cav. Guillon, amministratore delegato della Società dei *Tramways* di Firenze, interprete sempre dei voti dei viaggiatori, i quali desideravano che venisse aumentato il servizio delle macchine a vapore per percorrere le linee, ove il nuovo e celere modo di locomozione è in attività, sollecitava l'arrivo di altre due macchine a vapore, le quali sono già in via, e giungeranno fra pochi giorni al Ponte alle Mosse, località che è divenuta un vero e proprio arsenale dello Direzione.
— E in data del 27:
Le due macchine per il *Tramway*, che annunziammo essere in viaggio, sono arrivate; sono belle ed eleganti come la prima, che fu giustamente battezzata col nome di *Silenziosa*. Esse sono della stessa Casa di Winterthur, e di maggior portata della prima. Sappiamo che l'amministratore della Società, sig. cav. Guillon, ha ordinato che siano poste immediatamente in servizio, e che sia posto in vendita il numero esuberante di cavalli.

Tramway Milano-Gallarate. — Leggiamo nel *Sole*, del 25:
Ci scrivono da fonte attendibilissima, che la Società anonima dei *Tramways* e Ferrovie economiche di Roma e Milano intende aprire all'esercizio la linea Milano-Gallarate entro il prossimo mese di maggio, o almeno il primo tronco di essa da Milano a Busto Arsizio.
Ci rallegriamo di questa notizia, e facciamo voti perchè queste previsioni si avverino. Il *Tramway* Milano-Gallarate è di somma importanza pei numerosi Stabilimenti industriali situati lungo quel tracciato.

Tramway Cremona-Casalmaggiore — Leggesi nel *Sole*, del 23:
Una Società è intenzionata di costrurre il *tramway* Cremona-Casalmaggiore, passando per alcuni importanti Comuni della provincia cremonese, quali Sospiro, Cingia dei Botti, Scandolara Ravara, Castelponzone, Gossola e Martignana.
Quanto debba essere utile alla provincia in generale, ed al Casalasco in particolare, questa linea così giudiziosamente scelta, non v'è bisogno di dimostrarlo. Diremo solo che si attraversano, e per conseguenza si servono le plaghe più fertili ed importanti del territorio cremonese.
Ma v'ha un'altra considerazione da farsi. Di questi giorni è stata decisa la costruzione di un *tramway* Mantova-Borgoforte, per cui l'allacciamento di Casalmaggiore con quest'ultimo verrebbe a costituire una delle reti più importanti.
Facciamo dunque plauso agli egregi promotori, ed auguriamo che un'impresa destinata a portare la vita ad una parte cospicua e rispettabile della provincia cremonese abbia presto compimento, sensa incontrare quegli ostacoli che soltanto i pregiudizii sanno opporre.

Linee di congiunzione colle Ferrovie austriache. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il R. Decreto dell'11 dicembre scorso, con cui vien data piena ed intera esecuzione alla Convenzione ferroviaria fra l'Italia e l'Austria-Ungheria, firmata a Vienna il 2 ottobre 1879, e le cui ratifiche furono ivi scambiate il 2 dicembre stesso anno, concernente la congiunzione delle ferrovie presso Cormons, Ala e Pontafel.

Linee d'accesso al Gottardo. — Il seguente ordine del giorno fu votato, nella seduta del 21 corr, dalla Camera di commercio di Milano:
» La Camera di commercio di Milano, non reputando opportuno di assecondare la dimanda della consorella di Varese, e rimanendo ferma al voto da essa espresso nel giorno 12 giugno 1879;
« Ravvisando nella pronta esecuzione del tronco ferroviario da Gallarate alla linea Sesto-Calende-Pino un sommo e legittimo beneficio agl'interessi agricoli ed industriali della provincia di Milano;
« Fa voti:
che il Consiglio provinciale nella prossima sua riunione abbia a stanziare i fondi occorrenti per la sollecita costruzione del raccordo di Milano col Gottardo per mezzo della linea Gallaratese ».
— Nella seduta del 25 corr., il Consiglio provinciale di Milano prese, infatti, a discutere sulla Relazione e proposta della Deputazione per l'attuazione della ferrovia di congiunzione da Gallarate ad un punto della linea internazionale Pino-Novara superiormente a Sesto-Calende.
Bonalumi propone la sospensione, affinchè si veda chiaro prima e si conosca quale può essere la spesa, e si studii quindi la linea Milano-Varese-Laveno, il cui progetto è stato pure presentato colla domanda del sig. Vaucamps.
Ma l'on. *Mussi* combatte la sospensiva perchè la crede nociva alla Provincia, e dice che a lui fece cattivo senso il vedere, cacciata come cuneo nel mezzo della questione pel congiungimento con Gallarate-Ternate, la proposta di altra ferrovia, affatto nuova, e che incaglierebbe l'allacciamento tanto necessario colla linea internazionale. Col tempo egli favorirà, di buon grado, una linea di *tramway* o ferrovia economica tra Milano e Varese, ma ora quella linea non può che grandemente danneggiare gli interessi di Milano e provincia, che in questo caso sono anche quelli di tutta Italia.
Il cons. *Bianchi Giuseppe* osserva che la proposta presentata all'ultima ora dal sig. Vaucamps non consiste in altro che in una semplice domanda, non corredata nè da studii, nè da calcoli che giustifichino il suo progetto, nè il sussidio gravissimo che verrebbe con essa chiesto alla nostra Provincia. Non è poi il caso di una sospensiva, perchè ogni remora sarà sempre per noi un danno gravissimo.
Tatti accenna alle grandi differenze esistenti tra una linea economica ed una grande linea, e dimostra come la prima, per la sua stessa natura, non potrebbe essere assolutamente atta ad un esercizio di primaria importanza.

De Leva desidera che sulla proposta Vaucamps il Consiglio abbia a soprassedere, affinchè si possa aver tempo di fare su di essa un esame più maturo; e propone che questo esame venga deferito dal Consiglio alla Deputazione.

Gorla dice che la Deputazione non può assumersi l'impegno di esaminare un progetto che è contrario alle sue idee. La Deputazione è decisa a sostenere il raccordo fino a Ternate, e le proprie conclusioni le ha espresse nella sua Relazione.

Posta ai voti la sospensiva, concordata tra Bonalumi e De Leva, che deferisce l'esame della proposta Vaucamps alla Deputazione, il Consiglio, con 28 voti contro 14, la respinge.

— Ripreso l'argomento nella seduta del 26, il Consiglio provinciale medesimo, dopo lunga discussione, accettando un'aggiunta proposta dal cons. Robecchi, approvò a grande maggioranza, la seguente proposta della Deputaziane provinciale:

« Ritenuto essere fermo convincimento del Consiglio provinciale che il tracciato, che meglio soddisfa agli interessi, sia dello Stato sia della Provincia di Milano, è quello di Ternate-Val Cuvia-Luino, fissando a Ternate il punto di raccordo della linea Gallaratese colla Novara-Pino;

« Senza quindi pregiudicare la questione del tracciato, ed a condizione che la linea Gallaratese sia costruita in modo adatto al grande traffico, e sul tipo delle linee di 1ª categoria;

« Il Consiglio provinciale di Milano:

« 1. Accorda con queste riserve la somma a calcolo di 1,300,000 lire, chiesta dal Governo, salvo la liquidazione di essa in un importo maggiore o minore, a norma del tracciato che sarà prescelto, per la costruzione della ferrovia da Gallarate;

« 2. Accorda pure di anticipare al Governo il capitale occorrente nella somma da esso preventivata di L. 6,500,000 od in quella maggior o minor somma che effettivamente sarà stata riconosciuta necessaria per la costruzione della ferrovia di cui sopra, e ciò nei termini ed a sensi delle disposizioni contenute nella legge sopracitata;

« 3. Autorizza la propria Deputazione provinciale a provvedere il detto capitale, mediante mutuo da assumersi dalla locale Cassa di risparmio, a quelle condizioni che si potranno ottenere più favorevoli per la nostra Provincia;

« 4. Incarica la stessa Deputazione di tutte le pratiche necessarie per raggiungere sollecitamente lo scopo, non esclusa, occorrendo, la formazione dei progetti definitivi da sottoporsi all'approvazione del Governo ».

Il *Presidente* legge poi una proposta aggiunta dalla Deputazione, consistente nel dare L. 500,000 in sussidio al Governo, affinchè la costruzione della linea Gallarate-Luino abbia un punto di allacciamento a Ternate. Questa somma dovrebbe venire pagata in 10 anni, in ragione di L. 50,000 all'anno.

Mussi propone che questa somma venga portata ad un milione, eò i pagamenti annui, pure per 10 anni, a 100,000 lire.

Posta ai voti tale proposta, è approvata alla quasi unanimità.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 25 corr., discusse la proposta pel concorso della Provincia nelle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo, a cui accennammo nel precedente numero, riferendo il testo dell'ordine del giorno della Commissione consigliare.

Il *Vice-presidente* legge il detto ordine del giorno, secondo il quale si propone la reiezione della domanda ministeriale.

Gorla tesse la storia delle trattative corse tra la Deputazione ed il Governo sulla questione, dimostrendo come si sia cercato sempre dal Governo di trascurare gli interessi di Milano e sua provincia, rispetto alla grande linea del Gottardo. Tuttavia la Deputazione fece comprendere come sarebbe disposta a dare un sussidio, purchè fosse scelta per linea di raccordo quella di Gallarate-Ternate.

Legge, in proposito, un ordine del giorno della Deputazione, col quale si propone il sussidio di L. 500,000, pur mantenendo una parte dell'ordine del giorno proposta dalla Commissione. (Vedi ***Linee d'accesso al Gottardo*** nelle NOT. FER. ITAL.).

L'on. *Villa-Pernice* appoggia l'emendamento, o proposta della Deputazione, dicendolo corretto, anche avuto riguardo ai precedenti; imperocchè non trattasi qui di revocare o di modificare, sibbene di eseguire una deliberazione precedente, quella del 21 aprile 1878 del Consiglio, nella quale appunto esso Consiglio si riservava di provvedere alla ricostituzione nel bilancio di un congruo concorso, quando si ottenga nella scelta della linea occidentale di accesso al Gottardo un tracciato che rispetti convenientemente gli interessi della provincia di Milano, e si spinga ad oriente almeno fino a Gallarate.

Il subordinare poi il soddisfacimento del nuovo sussidio di L. 500 mila, o di quella somma che il Consiglio accordasse, alla condizione della esecuzione del raccordo Gallarate-Ternate, non è cosa grave pel Governo, bensì vantaggiosa; imperciocchè, essendo il tronco Gallarate-Ternate il più breve e di minore spesa, incomberà pure un minor aggravio allo Stato per gli 8[10 degli oneri a lui apettanti a termini della legge 29 luglio 1879; come risulta dall'accurata Relazione dell'ing. Bianchi, nella quale si danno i limiti di spesa pei diversi raccordi: cioè L. 3,390,000 per Gallarate-Ternate, L. 5,083,340 per Gallarate-Gemonio, L. 9,311,660 per Gallarate-Sant'Andrea-Luino.

Conchiude il *Villa-Pernice* essere disposto a votare anche l'ordine del giorno della Commissione consigliare, quando ne venga levato il considerando accennante alle strettezze del bilancio; ritenere che al Consiglio convenga accettare la proposta della Deputazione provinciale pel sussidio al Gottardo, condizionato alla esecuzione del raccordo del Ceneri; non valendo, a suo parere, per sospendere o per rifiutare questa proposta, le osservazioni contrarie in ordine e in merito emesse dai preopinanti.

Dopo lunga discussione, posto ai voti il suddetto ordine del giorno della Commissione, meno l'alinea: *Considerato*, ecc., sovraindicato dall'on. Villa-Pernice, è approvato alla quasi unanimità. È quindi respinta la domanda del Governo pel nuovo sussidio della Provincia di Milano al Gottardo.

— Scrivono alla *Gazzetta Ticinese*, in data del 19:

Chi percorre attualmente la valle di Leventina rimane colpito dalla grandiosità dei lavori ferroviarii, che si vanno costruendo con un'attività veramente febbrile e degna di somma lode.

La prima opera d'arte che s'ammira è l'ardito ponte sul Brenno, già compiuto, e non aspetta che la travatura in ferro per essere definitivamente ultimato. Il detto ponte consta di quattro campate assai ampie, e di cinque pile in vivo, egregiamente eseguite. Per il deflusso ordinario del Brenno, una sola campata avrebbe potuto sufficientemente bastare, ma l'ammaestramento di ciò che è avvenuto all'epoca dell'alluvione del 1868, ha suggerito l'idea di largheggiare in ampiezza per ogni possibile eventualità futura.

In vicinanza di Giornico, un altro magnifico ponte sul Ticino è in via di costruzione, con due campate e soprapassaggio sulla cantonale.

Ai piedi della Biaschina, un terzo bellissimo ponte mette al primo imbocco della prima grande galleria a spirale, lunga 1556 metri, per uscire in alto del riale dei Travi; da dove, con una linea sinuosa esteriore lungo i risvolti attuali della Biaschina, attraversando cento svariati lavori gli uni più stupendi degli altri, va ad incontrare l'imbocco inferiore della seconda grande galleria a spirale, lunga 1557 metri, per uscire in alto della cantonale a Piano-Tondo, superiormente alla già accennata linea e con un viadotto, superba creazione dell'arte, va ad attraversare la galleria della Lume, lunga 472 metri, per escire al di là del riale d'Anzonico sull'altipiano di Lavorgo. Da questo punto sino a Polmengo, ovunque s'incontrano ottimi lavori di correzioni, di deviazioni, di ri-

pari delle acque del Ticino, e il tracciato della ferrovia è sempre mantenuto sulla sinistra del fiume, più o meno in vicinanza della cantonale, la quale subisce più d'una variazione per far luogo ai diversi passaggi a livello.

A Polmengo, uscendo da una galleria di circa 300 metri la linea ferroviaria passa sul più sorprendente ponte del Ticino, proprio ai piedi della frana di Osco. Avrà questo ponte un'altezza di oltre 70 metri, ed è di tre lunghe campate, con quattro piloni arditissimi ed un soprapassaggio a vôlta per incontrare l'imbocco inferiore della prima grande galleria a spirale di Bosciarina, lunga più di 1500 metri. Indi, per altre gallerie ordinarie e per una linea esteriore di curve e controcurve, va a passare per la trincea di ponte Alto, aperta nella roccia viva, e là incontra l'imbocco inferiore della seconda grande galleria a spirale di Monte Piottino, lunga 1547 metri, per escire in alto del dorso del monte poco sotto alla terriciuola di Freggio; da dove, con altra galleria ordinaria e linea esteriore, va ad attraversare la galleria del Dazio, di più di 400 metri di lunghezza, e sboccare sull'altipiano di Fiesso, proprio sotto la chiesuola del Dazio, che dovrà essere demolita. Da tal punto il tracciato si mantiene sempre sulla destra del fiume sino allo Stalvetro, e percorre or a destra ed ora a sinistra della cantonale sino al ponte Sordo. Allo Stalvetro, mediante galleria e ponte, precisamente di contro alle gallerie attuali, varca il Ticino, e attraversando due volte la cantonale, raggiunge il piano della Stazione d'Airolo pochi metri sotto al cimitero di detto Comune.

A giudizio di tutti gli esperti, questo difficoltosissimo tracciato non poteva essere meglio divinato, tenuto calcolo delle immense difficoltà, che ad ogni piè sospinto si paravano innanzi ai tecnici operatori. L'energia, il vigore, la forza del genio ha dato all'arte quella vera grandezza, che rivela la sublimità e l'immensità della suprema sua potenza.

Da Biasca ad Airolo (40 chilometri) è una gita di vedute inaspettate, di contrasti stravaganti, di trasformazioni meravigliose e fantastiche. Si riesce in mezzo ai monti brulli e dirupati, si rasenta l'orlo dei precipizii, si costeggia la riva del fiume, si solcano amenissime praterie, si passano in rassegna graziosi villaggi e simpatiche borgate; e man mano che si va oltre, nuove roccie, nuovi burroni, nuovi precipizii. Ogni cosa si allarga, s'approfonda, s'innalza fino al punto culminante, dove la sovranità dello spettacolo strappa all'anima un grido d'entusiasmo.

L'Impresa Marsaglia, i signori ingegneri della Compagnia ed i tecnici del Controllo federale gareggiano in attività e zelo, e tutti concorrono mirabilmente all'opera gigantesca, che è in piena attività di costruzione, e che col finire dell'anno in corso ben poco rimarrà da farsi all'infuori delle grandi gallerie. Alle quattro grandi gallerie a spirale si sono applicate le perforatrici. A tale scopo si sono installati i compressori e prese d'acqua a Monte Piottino e in Biaschina, sotto l'esperta direzione dell'Impresa Ott. I condotti d'acqua pei compressori dovettero essere intagliati nella roccia per lunghe tratte e l'installazione delle officine importò lavori dispendiosi e d'importanza rilevante.

— Il tribunale arbitramentale sulla quistione Hellwag contro la Ferrovia del Gottardo ha proceduto, secondo la *Urner Zeitung*, alla nomina del soprarbitro, e si compone ora dei giudici: prof. Andrea Heusler in Basilea, ing. Arn. von Muralt di Berna, e cons. nazionale Niggeler, già giudice federale in Berna, per soprarbitro. Il luogo delle sedute venne fissato a Berna.

— Secondo il rapporto mensile presentato dal Dipartimento delle ferrovie al Consiglio federale, lo stato della costruzione del tunnel del Gottardo alla fine di dicembre 1879 era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		novembre	dicembre	novembre	dicembre
Galleria di direzione .	m.	143.8	149.6	14385.4	14535.0
Allargam. della stessa	»	223.3	205.3	12764.9	12970.2
Cunetta dello strozzo .	»	179.3	82.7	10576.4	10659.1
Strozzo	»	171.4	206.3	9321.8	9528.1
Vôlta	»	111.3	109.9	10603.4	10713.3
Piedritti	»	183.2	98.1	8930.1	9028.2
Tunnel completo con canale e nicchie . .	»	7	—	7972	7972.0

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	365.0
Allargamento della stessa	»	—	929.8
Cunetta dello strozzo	»	—	2990.9
Strozzo	»	—	3203.9
Vôlta	»	—	2366.7
Piedritti	»	—	3532.3
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	4408.0

A proposito poi della deficienza nel progresso della vôlta e dei piedritti, si nota che, per il momento, un tratto di galleria della lunghezza di m. 604.5 rimane senza opere in muratura. Quindi la differenza totale fra il programma e l'esecuzione per parte dell'impresario vien diminuita di 604.5 metri.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 24.40, dal lato di Airolo m. 22; in totale m. 46.40, cioè m. 6 65 in media giornaliera. Restano da perforare m. 236.80.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di dicembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri) — Passeggieri trasportati 12,500 (nel mese corrispondente del 1878: 9,939), introito fr 12,900 (fr. 9,566.65); merce trasportata tonn. 3240 (tonn. 2416), introito fr. 13.600 (fr 10,163.70). Introito complessivo fr. 26,500 (fr. 19,730.35), ossia fr. 646.34 (fr. 481.23) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 11,100 (dic. 1878: 12,749), introito fr. 8,700 (fr. 8,277.30); merce trasportata tonn. 1370 (tonn. 1122), introito fr. 4000 (fr. 3504.60). Introito complessivo fr. 12,700 (fr. 11,781.90), ossia fr. 488 46 (fr. 453.15) in media per chilometro.

Il movimento complessivo durante lo scorso anno 1879, in paragone all'anno 1878 (le cifre esposte però per i due ultimi mesi del 1879 essendo soltanto approssimative), diede i seguenti risultati:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno. — Persone trasportate 183,710 (1878: 171,885), introito fr. 226,322.85 (fr. 205,303.50); merce trasportata tonn. 36,733 (tonn. 24,550), introito fr. 152,995,95 (fr. 108.292.49); introito complessivo franchi 379,318.80 (fr. 313,595.99), ossia fr. 9,251.68 (fr. 7648.68) in media al chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso. — Persone trasportate 178,003 (1878: 194,067), introito fr. 149,924.15 (fr. 157,870.15); merce trasportata tonn. 16,820 (tonn. 14,492), introito fr. 50,287.94 (fr. 44,596.35); introito complessivo fr. 200,212.09 (franchi 202,466 50), ossia fr. 7700.47 (fr. 7,787.17) in media per chilometro.

Così, mentre il tronco superiore diede nel 1879, in confronto del 1878, un maggior introito complessivo di franchi 65,722.81, il tronco del Sottoceneri, contrariamente alle previsioni, non raggiunse la somma del 1878, rimanendo inferiore di fr. 2254.41.

Ferrovia del Monteceneri. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 24:

Siamo lieti di annunciare che l'egregio signor ing. Pedroli Giuseppe di Brissago è stato nominato dal Consiglio federale ingegnere federale di controllo per i lavori da eseguirsi sulla linea del Monteceneri e sul tronco Pino-Cadenazzo.

Ferrovia dell'Arlberg — Si ha per telegrafo da Vienna, 24:

Il Governo presentò alla Camera il progetto di costruzione per la ferrovia dell'Arlberg a spese dello Stato, che sono preventivate a circa 26 milioni di fiorini. La costruzione incomincierà nel 1880. La relazione, che precede il progetto, dice che l'Ungheria non contribuirà alle spese di costruzione; ma che il Governo ungherese proporrà alle Camere di fare eseguire i lavori di regolarizzazione del Danubio presso le Porte di Ferro e presso Orsova completamente a spese dell'Ungheria, non appena le Camere austriache voteranno la costruzione della ferrovia dell'Arlberg.

Ferrovie tedesche — Alla Camera dei deputati prussiana, nella seduta del 19, discutendosi il progetto di legge

concernente il prodotto dell'esercizio della ferrovia Renana e della linea da Postdam a Magdeburgo, il ministro Maybach dichiarò che il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato sarà terminato provvisoriamente coll'adozione di questo progetto di legge.

Il Ministro aggiunse che, prima di procedere innanzi, il Governo vuol vedere quale sarà l'effetto della prima operazione.

— La *Presse* annunzia che, siccome la Conferenza ferroviaria tedesco-austro-ungarica non ebbe risultato, così i rappresentanti delle Ferrovie prussiane dichiararono d'estendere il traffico alle loro linee più lunghe. I rappresentanti delle Ferrovie austro-ungariche dichiararono di fare altrettanto.

Ferrovie rumene — Un telegramma da Bucarest, 27, ci annuncia che la Camera dei deputati approvò il progetto di legge relativo al riscatto delle ferrovie, quale fu già votato dal Senato.

Ferrovie russe — Il Governo russo, avendo già ultimato i preparativi per compiere la ferrovia dal Mar Nero al Caspio, sta ora apparecchiandosi a tracciare una linea da Tiflis alla frontiera persiana. Tra pochi giorni, il signor Molokovtse, costruttore di ferrovie governative, accompagnato dai suoi subalterni, muoverà da Baku per fare le necessarie ispezioni. Non è probabile che alla ferrovia si abbia a metter mano subito; ma le Autorità di Tiflis asseriscono calorosamente che in pochi anni vi sarà una diretta comunicazione ferroviaria tra Pietroburgo e la Capitale dello Shah.

Ferrovie egiziane — Lo *Standard* ci apprende che il Governo egiziano non si mostra disposto a vendere o ad appaltare le ferrovie dello Stato. Il presidente del Consiglio è favorevole al progetto; gli altri Ministri vi sono energicamente contrarii.

Ferrovie portoghesi — Il Governo portoghese ha firmato colla Compagnia Reale delle Ferrovie del Portogallo un contratto per la costruzione e l'esercizio di una linea di 200 chil., da Lisbona a Pombal per Torres Vedras e Caldas di Rainha. Il Governo garantisce alla Compagnia Reale una rendita netta del 6 0[0 sul costo della linea.

Sommossa nel Brasile — Intorno alla sommossa annunciata dal telegrafo ed accennata nel nostro numero precedente, scrivono da Rio Janeiro, 31 dicembre, alla *Gazzetta d'Italia*:

.....Il Governo ha estremo bisogno di danaro per far fronte alle spese della nazione, la quale, trovandosi senza risorse proprie, eccetto quelle del caffè, deve soggiacere a continue tasse.

Infatti, l'on. Ministro delle finanze impose una tassa, esclusivamente per la provincia di Rio Janeiro, e di un carattere curioso e vessatorio. Si tratta di pagare un *vintem* (soldo) al fiscale dei *tramways* (bond), oltre il prezzo stabilito dalle Compagnie; cosa che riesce incomoda per il pubblico, per la mancanza di questa piccola moneta di rame, e di lucro per le Compagnie, le quali, approfittandosi di ciò, emettono cartoline di passaggio, che danno in cambio di moneta e che non hanno valore di corso forzato sulla piazza, restando così morto non poco denaro per il pubblico; dippiù, le Compagnie ritengono conservata quella grande quantità di moneta, che poi viene a mancare per il commercio minuto, come già successe altra volta.

— E in data del 3 gennaio:

La tassa di un soldo emessa dal Ministro delle finanze, sul transito dei *tramways* diede occasione ai soliti esaltati ed eterni malcontenti per commettere ogni eccesso. L'onorevole Ministro, dottor Sodré Pereira, unitamente al suo collega della guerra ed al capo di Polizia, aveva preso misure energiche per il mantenimento dell'ordine, cercando evitare qualunque spiacevole via di fatto; ma un pugno di scapestrati cominciò a gettar pietre contro la truppa, la quale, soffrendo pazientemente dalle 4 alle 6 1[2 pom., fu in ultimo costretta a porre riparo a che quei forsennati non continuassero; per cui, dopo le intimazioni d'ordine e le buone parole, fu costretta a disperdere quel centinaio di persone che si trovavano nella *Rua Uruguayana*. Si lamentano 5 morti. Bisogna pure farvi notare, che il Governo ebbe troppa longanimità, poichè quel pugno di facinorosi ebbe tempo di guastare i binarii e i vagoni dei *tramways*, che quella *Rua* (via) percorrevano.

L'ordine però venne tosto ripristinato, ad onore del Governo, il quale prenderà delle determinazioni rispetto a questa tassa, che veramente non è molto legale, tanto più che sembra non avere le simpatie della stampa e del pubblico.

Notizie Diverse

Consiglio superiore dei lavori pubblici. — L'ispettore del Genio civile comm. Barilari è stato nominato vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il presidente essendo il Ministro stesso.

L'ispettore comm. Baggiani fu nominato presidente della 1.a sezione del Consiglio superiore, e l'ispettore comm. Belluomo, presidente della 2.a.

L'ingegnere-capo del Genio civile cav. Becchi fu nominato segretario-capo del Consiglio stesso, e gli ingegneri-capi cav. Laruccia e cav. D'Andrea segretarii di sezione.

Genio civile. — Vennero nominati a membri del Comitato del personale del Genio civile, per le promozioni e tutto ciò che si riferisce al personale del Corpo stesso, gli Ispettori del Genio civile signori commendatori Palmieri, Brauzzi, Rapaccioli, Pareto, Ponzo, Betocchi, Mati, Imperatori e cav. Brizio.

Lavori pubblici. — Secondo il *Diritto*, i lavori autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici, in seguito alle leggi del dicembre 1879, a tutto il 23 corr., ammontavano a L. 18,930,013, per 235 lavori sparsi in 54 provincie; e cioè, 56 lavori di strade ordinarie per L. 9,744,064, 61 lavori di strade ferrate per L. 4,389,854, e 138 lavori di opere idrauliche per L. 4,796,095.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Nella seduta del 25 corr. il Senato prese a discutere sul progetto di legge per la « proroga del termine stabilito con la legge 11 dicembre 1878 per presentare al Parlamento un progetto di legge onde ripartire in più esercizii le spese di bonificamento dell'Agro Romano ».

Vitelleschi ricorda i lavori della Commissione nominata nel 1870 per l'Agro Romano; deplora come siasi poco o nulla tenuto conto di quegli studii e lavori.

Lamenta come la questione dell'Agro Romano sia stata sempre trascurata e nulla sia stato fatto dal Governo.

È dispiacente non vedere presente il Ministro dell'interno, perchè a lui avrebbe rivolta specialmente la domanda se non creda che le condizioni sanitarie di Roma non soffrano influenza per lo stato della campagna romana; ed a tutto il Governo se quattro mesi d'inoperosità per pretesto della malaria non esercitino una influenza sull'andamento delle cose dello Stato.

Conclude col dire che desidera di sentire quale è l'opinione del Ministro dei lavori pubblici su questo argomento, prima di dare un voto di proroga a questa legge.

L'oratore parla pure delle condizioni igieniche della città in conseguenza dei lavori del Tevere. Lamenta che il Ministero dei lavori pubblici non siasi occupato di questa questione.

Dice infine che molti lavori sono stati addossati al Comune, e deplora che il Governo non si risolva energicamente a venire in aiuto del Comune di Roma per le grandi opere edilizie della città.

Baccarini (ministro) dice che il rimprovero dell'oratore di non aver tenuto conto dei lavori della Commissione del 1870 non è fondato, perchè quella Commissione era solamente consultiva.

Dice che quel progetto non potè considerarsi altro che come progetto di massima, e che l'Ufficio tecnico sta lavorando per i piani completi di esecuzione.

Dice che, in ordine ai lavori del Tevere, esso si rivolse alla Commissione sanitaria; e se non si potè scongiurare tutto il male, devesi in parte dacchè le condizioni atmosferiche furono eccezionali in quasi tutto il Regno.

Sui lavori edilizii addossati al Comune di Roma, dice essere stato in dipendenza della legge; e che in quanto al concorso delle opere edilizie della Capitale, egli considera Roma come il nobile appartamento della nazione pel quale è necessario fare le spese.

Il Ministero ha dimostrato il suo buon volere col presentare una legge per questo concorso; e circa alla sfiducia sulla legge dell'Agro Romano, dichiara che, appena completati gli studii tecnici, esso non tarderà un giorno a presentare il progetto relativo.

Caracciolo di Bella (relatore). L'Ufficio centrale è favorevole alla proroga; osserva però che troppo indugio fu frapposto alla compilazione dei progetti tecnici per il prosciugamento degli stagni d'Ostia, Maccarese e Stracciacappe; e domanda se fin d'ora non potrebbe il Ministero presentare la legge per il riparto della spesa, circoscritta senza più in quella parte dell'opera che è già pronta.

Baccarini dà spiegazioni sul modo di costituire i Consorzii per il riparto della spesa, e ripete che il Ministero non ha nessuna ragione per ritardare questo lavoro.

Messo ai voti il progetto di legge per la proroga, è approvato; ed allo scrutinio segreto ottiene voti fav. 99, cont. 8.

Darsena di Genova. — Il *Cittadino* annunzia che la Giunta municipale di Genova deliberò di dare in appalto i lavori di adattamento della Darsena per portarvi i binari e coordinarla coi lavori delle calate e del porto, e soltanto la somma iscritta a questo scopo ascende a 170,000 lire.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. annuncia che il Re, con Decreto del 1° novembre 1879, ha nominato di *moto proprio* a Cavaliere di gran Croce decorato del gran Cordone, nell'Ordine della Corona d'Italia, il comm. ing. Sebastiano Grandis.

L'onorificenza accordata da S. M. all'illustre superstite del traforo del Frejus non può non essere accolta con plauso da tutti gli Italiani.

— Togliamo poi dal *Corriere Italiano* di Firenze:

Siamo lieti di annunziare, e la città nostra apprenderà con vivo piacere, che il cav. Vittorio Pesci, ragioniere-capo della Contabilità delle Strade ferrate Romane e consigliere comunale, è stato insignito del grado di Commendatore della Corona d'Italia, sopra proposta dell'on. Ministro dei lavori pubblici e come attestato della benemerenza acquistata dall'egregio funzionario.

Tutto il personale dell'Amministrazione delle Romane accolse ieri, col massimo compiacimento, la notizia della nuova onorificenza data al comm. Pesci; e quello della Ragioneria gliene espresse le più vive congratulazioni, offrendogli le insegne della Commenda.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che, allo scopo di semplificare il sistema di tassazione pei telegrammi a destinazione di qualunque ufficio telegrafico delle Colonie del Capo di Buona Speranza e di Natal, la Compagnia *Brazilian Submarine Telegraph* ha deciso di applicare a tali corrispondenze, dal 1° gennaio prossimo, una tassa fissa per parola, nella quale saranno comprese: la tassa spettante al cavo da Lisbona a Madera o St-Vincent, la tassa postale fino al Capo e la tassa per la trasmissione telegrafica dal Capo fino a destinazione. Questa tassa è di L. 2.42 1\|2 per parola per i telegrammi da inoltrarsi da Madera, e di L. 5.37 1\|2 per quelli da inoltrarsi da St-Vincent.

L'antica menzione *Post Madeira Telegraph Forward* è soppressa, la sola indicazione necessaria essendo, d'ora innanzi, quella di *via Madeira* o *via St-Vincent*.

Pei telegrammi poi da spedirsi per posta da Madera o da Saint-Vincent fino alla loro destinazione e senza riprendere la trasmissione telegrafica oltre il Capo, le suddette tasse diminuiscono di cent. 50 per parola senza alcuna sopratassa pel trasporto postale. In questi telegrammi all'indicazione della via dovrà essere aggiunta la parola *Post*.

La tassa di L. 25 per telegramma, spettante alla Campagnia dei battelli pel servizio speciale di trasporto da Saint-Vincent, è abolita.

I battelli postali pel Capo partono da Londra il giovedì sera e arrivano a Madera circa quattro giorni dopo.

I telegrammi che debbono prendere il corriere a Madera occorre sieno trasmessi non più tardi del lunedì sera.

— L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna, annunzia essere stato attivato il cavo fra Aden e Zanzibar. Rimane così completata la comunicazione telegrafica con la costa orientale dell'Africa e con la Colonia del Capo di Buona Speranza.

Le tasse complessive dall'Italia sono le seguenti:

Per Zanzibar	L.	9.05	per parola
Per Mozambique e Saint-Laurenço Marques (Baia di Delagoa) .	»	10.35	id.
Per Durban (Natal)	»	10.30	id.
Per tutte le altre località del Capo di Buona Speranza	»	10.90	id.

Dal 1° gennaio 1880 la tassa della via di Turchia (cavo Costantinopoli-Odessa) per le corrispondenze dell'Italia con la Russia è ridotta di lira 1 pel telegramma di 20 parole. La detta via resta perciò d'ugual costo di quella d'Austria che finora era la più economica.

L'Amministrazione italiana fa poi noto al pubblico che, senza rinunziare alla facoltà accordatale dall'articolo XXXVI, § 1°, del regolamento internazionale, di essere cioè arbitra della direzione che convenga dare alla corrispondenza quando la via non sia stata prescritta dal mittente, istraderà preferibilmente per la via di Turchia (cavo Otranto-Vallona) i telegrammi a destinazione delle località russe situate lungo la costa del Mar Nero.

Il carbone del Mar Morto. — Le rive del Mar Morto, laddove, secondo antiche tradizioni, si inalzarono le reprobe città della Pentapoli, oggi sterili e deserte, non è impossibile che tornino ricche e fiorenti. Una Società di capitalisti francesi ha chiesto ed ottenuto di costruire una strada di ferro da Jaffa all'interno della Palestina. I prodotti più importanti di quella regione sono raccolti nelle enormi conserve di asfalto e di altri combustibili naturali. Quando si pensi che uno dei principali ostacoli che incontra l'impianto d'industrie in Egitto, sulle rive dell'Asfaltide ed in Siria, è appunto la mancanza di materiali combustibili, sarà facile il concludere che la nuova strada di ferro è destinata ad esercitare una non tenue influenza sugli ulteriori destini di quei paesi. Ora una tonnellata di carbone costa colà da 150 a 250 franchi, prezzo enorme e che non permette un lavoro lucrativo; ma le condizioni non saranno le stesse, quando le grandi masse d'asfalto del Mar Morto ed i ricchi depositi di materie fossili o vegetali che lo circondano saranno riunite con mezzo rapido di comunicazione alla Siria! È ben vero che non trattasi di vero e proprio carbon fossile, ma soltanto di liquidi; ma sono depositi enormi e di ottima qualità; e la presenza dell'asfalto nelle stesse località permette la fabbricazione di quei mattoni combustibili, tanto ricercati per il loro tenue prezzo e per la facilità con la quale, a causa della loro forma regolare, si possono immagazzinare.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Coll'avviso al pubblico in data 5 corrente gennaio nel mentre si partecipava essere stata chiusa la caccia in tutti i dipartimenti francesi col giorno 11 detto mese, si dichiarava che non sarebbero state accettate le spedizioni di selvaggina dirette in Francia, le quali, giusta i termini di resa, non potessero giungere a destino prima di quella data.

A togliere ogni equivoco sulla portata di tale disposizione e coerentemente alle spiegazioni fornite dalle ferrovie francesi, si rende noto che la caccia essendo stata chiusa in tutti i di-

partimenti francesi col detto giorno 11, le ferrovie corrispondenti non possono, in massima, ricevere spedizioni di selvaggina destinate in Francia. Tuttavia siccome la *chasse à courre,* e la caccia degli *uccelli di passaggio* e della *selvaggina acquatica* continuano a restare aperte, per un certo tempo, in qualche dipartimento, così i prodotti di questo caccie eccezionali possono essere accettati dalla Società P. L. M. mediante garanzia di questa Amministrazione o del destinatario da quella Società conosciuto per solvibile, che la esoneri da ogni responsabilità se le spedizioni sono presentate per una destinazione portante un percorso la cui legalità non sia conosciuta.

Quanto alle spedizioni di cacciagione che non farebbero che traversare la Francia, la Società P. L. M. è disposta ad accettarle se sono accompagnate da una speciale autorizzazione del Ministero dell'interno francese.

Devesi pertanto lasciare esclusivamente ai mittenti la cura di procurarsi le opportune notizie circa quei dipartimenti in cui i generi di caccia sopraindicati sono ancora permessi, e la volua autorizzazione Ministeriale per il transito in generale per la Francia.

Ai documenti di trasporto devono conseguentemente esservi uniti quelli che facciano prova della libera ammissione della cacciagione di cui si tratta in un determinato dipartimento; e siccome il procurarsi tali documenti spetta ai mittenti, così questa Amministrazione non può assumere alcuna sorta di responsabilità in ordine a tali trasporti, i quali perciò non saranno eseguiti che a tutto rischio e pericolo degli stessi mittenti.

Milano, 22 gennaio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Servizio cumulativo colle Ferrovie
Milano-Saronno e Milano-Erba.

A principiare dal giorno 1° febbraio p. v. è stabilita l'attuazione di un servizio cumulativo diretto a piccola velocità per le merci per conto privato ed a grande velocità pel ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni fra la rete dell'Alta Italia e le linee Milano-Saronno e Milano-Erba.

Sono esclusi dal servizio cumulativo i trasporti di bestiame, di veicoli e di materie infiammabili.

Sono ammesse al servizio cumulativo diretto fra di loro tutte le Stazioni delle due Amministrazioni abilitate al trasporto delle merci a piccola velocità in servizio interno, esclusa la Stazione di Milano Porta Garibaldi.

Questa Stazione sarà tuttavia autorizzata ad eseguire le rispedizioni per le linee Milano-Saronno e Milano-Erba delle merci ad essa appoggiate e provenienti da altre amministrazioni, o viceversa, come pure di quelle in arrivo a Milano la cui rispedizione venisse eventualmente richiesta dai destinatarii.

Per le fermate di Novate, Garbagnate, Caronno, Bruzzano, Palazzolo, Cesano Maderno, Arosio, Inverigo, appartenenti alle linee Milano-Saronno e Milano-Erba, si potranno accettare spedizioni a vagone completo, appoggiandole alla Stazione di Bovisa per la rispedizione in assegnato.

Per questo servizio si applicheranno separatamente le tariffe e condizioni rispettivamente in vigore sulle linee delle due Amministrazioni.

I mittenti dovranno presentare per ciascuna spedizione due lettere di porto conformi al modulo adottato da ciascuna Amministrazione.

Le spedizioni di oggetti deperibili e di quelli il cui valore non rappresenti la tassa di porto sino a destinazione non potranno essere eseguite in servizio cumulativo, se non in porto affrancato.

Non si darà corso a spedizioni in servizio diretto colla tassa, parte in affrancato e parte in assegnato, non essendo ciò ammesso che pei trasporti da ferrovia a ferrovia.

Milano, 23 gennaio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nullo o quasi nullo il mercato della scorsa settimana rispetto ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono a stento tra il 409 al 406; meglio trattate le Obbligazioni tra il 288.30 al 289; i Boni immobili sul 589.50.

Le Sarde, della serie A, anch'esse non senza favore, si negoziarono a 297.50 e a 296.40; le altre, della serie B, tra il 292 al 292.50. Le nuove, richieste a principio a 274 e 275, non ebbero denaro per ultimo che a 273.75.

L'Alta Italia ebbe il prezzo di 288.25 e 289; le Pontebbane quello di 446.50 a 445.50; le Centrali Toscane invariate sul 451. Le Azioni Ferrovie Romane, fredde sul 141.25 a 140.

A Parigi, le Lombarde si tennero meglio della precedente ottava, e da 186 salirono a 202; le Obbligazioni anch'esse da 254 si elevarono a 257. Le Vittorio Emanuele ferme sul 273. Le Azioni Ferrovie Romane, un po' trascurate da 126 scesero a 124; le Obbligazioni tra il 312 al 311.

CONVOCAZIONI

Società italiana per lo stigliamento meccanico e per la lavorazione della canapa e del lino — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale a Montagnana (sala municipale) per la presentazione del bilancio 1879, e per la nomina di 6 consiglieri e 3 revisori dei conti.

Banca di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 febbraio p. v. in Pinerolo (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1879, e per la nomina di 3 amministratori e 2 censori.

Avvisi d'Asta

Il 2 febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Forca di Penne alla provinciale Teramo-Chieti, compreso fra l'abitato di Civitella Casanova e la provinciale suddetta presso il Ponte Mirabella, della lunghezza di m. 12,735.32, per la presunta somma di L. 305,700. Lavori da eseguire entro mesi 30. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della triennale manutenzione del tratto di strada nazionale compreso fra l'abitato di Terranova e la regione Budoni, per l'annua somma di lire 12,740. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1883. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in denaro o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si procederà ad un'asta per l'appalto dell'ampliamento della calata del Molo del Bicchiere nel porto di Civitavecchia, per il presunto importo di L. 27,300. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale 2500 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Longi, che dal Comune medesimo va al confine con Frazzanò, dalla lunghezza di m. 3336.53, per la presunta somma di L. 94,788.42. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9478, idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, pel l'appalto del restauro delle murature esterne del Molo militare di Napoli e rifioritura con massi naturali ed artificiali della scogliera del Molo medesimo, nonchè della diga nel seno del Molosiglio, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 416,400, già ribassato di L. 1.05 per cento. Deposito cauzionale L. 70,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Moneglia, detta di S. Saturnino, che dall'abitato di Moneglia mette a S. Saturnino, in diminuzione

della somma di L. 50,284.94, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 40,000 chilog. di ottone in lamiera mezzana, in due lotti da 20,000 ciascuno, in diminuzione della somma di L. 52,657.36 per ciascun lotto, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo, visibili presso la suddetta Direzione.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale Lercara-Chiusa per la Filaga, compreso fra le case Centovernari ed il fiume Sosio, della lunghezza di m. 4598.21, per la presunta somma di L. 130,550. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Neirone, che dal ponte di Gattorno mette all'abitato di Neirone, della lunghezza di m. 3660, per il presunto importo di L. 167,183.20. Lavori da eseguire entro 15 anni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva L. 16,000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della variante al tratto del 2° tronco della strada nazionale Genova-Piacenza, compresa tra Ravaiola e la costa di Confiente, della lunghezza di metri 3049, per la presunta somma di L. 166,916. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul fosso Tossicia, del Consorzio stradale Isola-Castiglione della Valle Tossicia, per il presunto importo di L. 62,203.50. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000 in danaro; cauzione definitiva L. 9000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pinerolo, si terrà un'asta per l'appalto dalla costruzione di una tettoia per uso promiscuo in piazza Roma, per il presunto importo di L. 39,900. Condizioni d'asta visibili presso la Segreteria municipale.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Ravenna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di escavazione ordinaria del Canal Corsini, dei secondarii e pialasse, durante il triennio 1880-81-82, in diminuzione dell'importo di L. 33,429.41, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino alle ore 3 pom. dello stesso giorno, presso la Ispezione forestale di Treviso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione dei tronchi 11° e 12° della strada dotta della Foresta demaniale del Consiglio, in diminuzione dell'importo di L. 40,887 pel tronco 11° e di L. 42,702.52 pel 12°, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 4130 pel 1° tronco, e L. 4358 pel 2.°

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde a presidio del tratto della sponda destra dell'Adige, dalla località Cavedon Superiore Pettorazza alla località Drizzagno Vallona nei Comuni di Pettorazza, Loreo e Cavarzere, per la presunta annua somma di L. 27,120. Manutenzione per un quinquennio dalla consegna. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000 idem.

— L'11 detto mese, presso i Commissariati militari marittimi dei 3 dipartimenti (Spezia, Napoli, Venezia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 599 m. c. di legname pino larice in bagli, in diminuzione del complessivo importo di L. 45,555.92, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana — *Dall'8 al 14 gennaio* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	385,436.45	266.55
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	379,499.50	262.45
Differenze nei prodotti della settimana 1880 . . .	»	+ 5,936.95	+ 4.10
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	744,839.20	515 10
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	726,294.65	502.28
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 18,544.55	+ 12.82
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,155.—	146,110.71	126.50
Settimana corrisp. nel 1879.	1,146.—	137,830.91	120.27
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 9	— 8,279.80	+ 6.23
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,155.—	272,191.61	235.66
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,146.—	257,240.41	224.47
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 9	+ 14,951.20	+ 11.19

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,766.64	12,445.23	8,338.91
Piccola Velocità	5,852,47	308.48	2,526.33
Totali . . .	34,619 11	12,753.71	10,865.24

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dal 12 al dì 18 novembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esorciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	529,760.50	16,432.61
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	471,025.00	14,822.32
Differenza { in più . . .	24	58,735.50	1,610.29
Differenza { in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 9.bre 1879 .	1,674	24,816,098.62	16,804.09
Periodo corr. 1878	1,657	23,095,121.76	15,799.18
Aumento	17	1,720,976.86	1,004.91
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.51
Bagagli e cani.	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V. ..	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V. ..	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi.	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.51	»	101,528.68	123.297.19

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che fino dal giorno 15 gennaio a. c. ha aperto una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal 1° Marzo 1880, dei locali ad uso Caffè-Buffet nella Stazione di Sestri Levante. Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la detta Stazione e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Sestri Levante

in modo che pervengano non più tardi del giorno 7 Febbraio 1880.

L'offerta deve essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire it. *sessanta* (60) in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* (100) in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione, o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 8 Febbraio 1880 a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

installazioni

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro
che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best;
e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia
— Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni —
Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

TORINO, 1879

Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Via delle Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 4 Febbraio 1880 N° 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE nel 1878

(Continuazione — V. N. 4).

Ritornando ora alla parte terza della Relazione dell'on. Valsecchi, che tratta dell'esercizio delle Ferrovie italiane nel 1878, ci occuperemo dei *prodotti* e delle *spese* relative, a compimento di quanto dicemmo nel nostro numero del 17 dicembre scorso (N. 51) rispetto allo sviluppo, costo e dotazione di materiale mobile. I prodotti e le spese dell'esercizio si desumono dal prospetto riassuntivo per le *reti riunite* (lett. *M*), che trovasi a pag. 404-405 della detta Relazione (1).

Rispetto ai *prodotti* abbiamo le cifre seguenti:

		1878	1877		Differenza
Viaggiatori	L.	69,028,315.52	68,714,251.67	+	314,063.85
Trasporti a G. V.	»	18,788,968.87	18,571,300.52	+	217,668.35
Id. a P. V.	»	64,949,111.27	65,305,157.47	—	356,046.20
Prodotti diversi . . .	»	1,868,273.03	1,828,709.93	+	39,563.11
	L.	154,634,668.70	154,419,419.59	+	245,249.11

Secondo il suddetto prospetto, la lunghezza assoluta delle linee in esercizio al 31 dicembre 1878 ascendeva a chil. 8268, e quindi si ebbe un aumento di chil. 90 (2); la lunghezza media nel 1878 era di chil. 8146, mentre nel 1877 era di chil. 7963, e quindi un aumento di chil. 183 (3). — I convogli-chilometri utili ascesero nel 1878 a 31,896,823, mentre nel 1877 non furono che 31,279,118; e quindi un aumento di 617,705 pel 1878 (4).

Ne risulta che nel 1878 si ebbe il prodotto chilometrico di L. 18,983, mentre nel 1877 era invece di L. 19,392, e quindi una diminuzione di L. 409 (5); ed il prodotto per convoglio-chilometro utile fu nel 1878 di L. 4.85, mentre nel 1877 era di L. 4.94, e quindi una diminuziane L. 0.9. —

In quanto alle *spese*, distinte sempre in 12 categorie, ammontarono in complesso nel 1878 a L. 102,218,375.41, mentre nel 1877 (secondo il suddetto prospetto) ascendevano invece a L. 102,207,414.56; cioè un aumento di L. 10,960.85 (6).

Il totale poi delle dette spese, suddiviso per chilometro di linea, offre pel 1878 la cifra di L. 12,548.29, mentre pel 1877ascendeva a L. 12,835.29, e quindi una diminuzione di L. 287 pel 1878 (7); e suddiviso per convo-

(1) Notiamo però che in fronte al prospetto medesimo leggesi la seguente *Avvertenza*: « I prospetti che seguono non comprendono i dati statistici relativi alla linea Settimo-Rivarolo, che non si poterono raccogliere, non avendone l'Amministrazione ferroviaria tenuto conto regolare, nè quelle della linea Torino-Rivoli a scartamento ridotto ».

Da tale avvertenza risulta che non possiamo calcolare su dati certi e precisi, e che perciò la nostra statistica ferroviaria rimane sempre incompleta.

(2) Dobbiamo qui notare che l'accennata lunghezza delle linee in esercizio nel 1878 non corrisponde con quella esposta al principio della parte 3ª della Relazione (pag. 239-240) e da noi riferita nel suddetto nostro N. 51 del 1879, nè coi quadri *A* e *B* della Relazione medesima (pag. 204-220): cioè in chil. 8303, in luogo dei qui indicati 8268, forse perchè in questi non si comprendono i 23 della linea Settimo-Rivarolo, e i 12 della Torino-Rivoli. Tale differenza non ci pare però abbastanza giustificata.

(3) Anche qui dobbiamo notare che nella Relazione del 1877, la lunghezza media figurava in chil. 7962, e quindi l'aumento pel 1878 sarebbe realmente di chil. 184.

(4) Qui pure abbiamo una variante notevole, poichè la Relazione del 1877 portava i convogli-chilometri utili a 31,275,942, in luogo dei qui esposti 31,279,118; e quindi la differenza in più pel 1878 sarebbe di 620,881, in luogo dei 617,705 qui indicati.

(5) Abbiamo anche qui una differenza di cifre colla Relazione del 1877, in cui il prodotto chilom. era indicato in L. 19,394, in luogo di L. 19,392 qui esposte; e quindi la diminuzione sarebbe di 411, in luogo di 409.

(6) Nemmeno queste cifre corrispondono a quelle della Relazione 1877, in cui il totale delle spese ascendeva a lire 102,919,258.82; laonde si avrebbe pel 1878 la notevole diminuzione di L. 700,883.41, in luogo dell'indicato aumento di L. 10,960.85. È una differenza troppo importante per non richiamare su essa l'attenzione dell'on. Valsecchi.

(7) Va da sè che anche queste cifre parziali non corrispondano a quelle della Relazione del 1877, come non vi corrisponde il totale suaccennato; trovandosi quivi esposto il prodotto chil. in L. 12,926, in luogo delle qui esposte L. 12,835.29. e quindi colla diminuzione di sole L. 90.71, in luogo delle qui esposte L. 287.

glio-chilometro utile, offre pel 1878 la cifra di L. 3.21, mentre nel 1877 era di L. 3.27, e quindi una diminuzione di L. 0.06 [8]. —

Analizzando ora i prodotti generali sovraindicati, troviamo che il movimento dei *Viaggiatori* ascese nel 1878 a 28,187,640, suddiviso in 4 classi, (1ª, 2ª, 3ª, 4ª e prezzi ridotti, colle proporzioni di 3.23, 16.02, 44.66, 29.61 p. 0[0) e compresi pure i militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato (nella proporzione di 6.48 p. 0[0); mentre nel 1877, il numero totale ascendeva a 28,055,467, suddiviso nelle 4 classi (colle proporzioni di 3.30, 16.46, 45.49, 28.92 p. 0[0) e compresi i militari, ecc. (nella proporzione di 5.83 p. 0[0). Notasi quindi una diminuzione nelle tre prime classi ed un aumento nella 4ª e nei militari; ma, calcolate le differenze, ne risulta in fine un aumento di 132,173.

Il prodotto complessivo dei viaggiatori in L. 68,586,989.60 si compone di L. 64,534,787.33 per le suddette 4 classi (nelle proporzioni di 16.04, 29.19, 33.39, 15.17 p. 0[0), e di L. 4,052,202.27 pei militari, ecc. (nella proporzione di 5.91 p. 0[0); mentre nel 1877, il prodotto totale in L. 68,288.645.98 si componeva di L. 64,780,949.38 per le suddette 4 classi (nelle proporzioni di 15.90, 29.79, 34.10, 15.07), e di L. 3,507.696.60 pei militari, ecc. (nella proporzione di 5.14 p. 0[0). Notasi quindi pel 1878 una diminuzione di prodotto nella 2ª e 3ª classe, ed un aumento invece nella 1ª, nella 4ª e nei militari; ma, calcolate le differenze, ne risulta in fine un aumento di lire 298,343.62 [9].

Il percorso totale dei viaggiatori fu nel 1878 di chil. 1,389,540,425, snddiviso nelle suddette classi (colle proporzioni di 7.68, 20.96, 37.42, 15.66), e compresi chil. 253,992,486 pei militari, ecc. (nella proporzione del 18.28 p. 0[0); mentre nel 1877 fu di chil. 1,363,177,226, suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni di 7.93, 21.54, 38.11, 16.10 p. 0[0), e compresi chil. 222,462,186 pei militari, ecc. (nella proporzione di 16.32 0[0). Notasi qui pel 1878 una diminuzione di percorso nella 1ª, 2ª e 4ª classe, ed un aumento nella 3ª e specialmente pei militari, ecc. (chil. 31,530,300); ma, calcolate le differenze, risulta in fine un aumento di chil. 26,363,199 [10]

Risulta quindi che il percorso medio di un viaggiatore fu nel 1878: di chil. 117 per la 1ª classe, 65 per la 2ª, 41 per la 3ª, 26 per la 4ª e prezzi ridotti, e 139 pei militari, ecc.; mentre nel 1877 fu: di chil. 117 per la 1ª classe, 63 per la 2ª, 41 per la 3ª, 27 per la 4ª e prezzi ridotti, e 136 pei militari, ecc. — Il prodotto medio di un viaggiatore fu nel 1878: di L. 12.07 per la 1ª classe, 4.43 per la 2ª, 1.83 per la 3ª, 1.25 per la 4ª e prezzi ridotti, e 2.22 pei militari, ecc.; mentre nel 1877 fu: di L. 11.71 per la 1ª classe, 4.40 per la 2ª, 1.82 per la 3ª, 1.27 per la 4ª e prezzi ridotti, e 2.15 pei militari, ecc. — Ed il prodotto medio di un viaggiatore per chilometro fu nel 1878: di L. 0.0568 complessivamente per le 4 classi, e 0.0159 pei militari, ecc.; mentre nel 1877 fu egualmente di L. 0.0568 per le 4 classi complessivamente, e L. 0.0158 pei militari, ecc. —

Riguardo al movimento e prodotto delle *Merci* a piccola velocità, rileviamo che il peso totale ascese nel 1878 a tonnellate 7,496,296, suddivise come sempre in 9 classi, e compresi i trasporti per conto dello Stato; mentre nel 1877, secondo il prospetto (pag. 408), ascendeva a tonn.7,506,267, suddivise come sopra, e compresi pure i trasporti per lo Stato [11].

Il prodotto totale delle dette merci ascese nel 1878 a L. 62.970,010.08, suddivise e compresi come sopra, mentre nel 1877 fu di L. 63,286,043.38, suddivise e compresi egualmente.

Il percorso totale delle suddette merci fu nel 1878 di tonnellate-chilometro 883,324,082, mentre nel 1877 fu di 929,373,770; e quindi con una diminuzione di tonn.-chil. 46,049,688.

Risulta quindi che i chil. percorsi nel 1878 da una tonnellata furono 118, mentre nel 1877 furono 124; che il prodotto medio di una tonnellata fu nel 1878 di L. 8.40, mentre nel 1877 fu di L. 8.43 [12]; e che il prodotto medio di una tonnellata per chil. fu nel 1878 di L. 0.0713, mentre nel 1877 fu di L. 0.0681 [13].

Secondo la specificazione per natura delle suddette merci a piccola velocità (cioè in 20 categorie principali, con 12 suddivisioni parziali), rilevasi che nel 1878 si trasportarono in totale quintali 74,962,958 (tra cui 17,336,859 di cereali e farine, 9,770,056 di carbon fossile, e 9,948,396 di marmi e graniti); mentre nel 1877, secondo il prospetto, il trasporto totale fu di quintali 75,062,674 (tra cui 16,486,517 di cereali e farine, 11,475,872 di carbon fossile, e 9,768,101 di marmi e graniti) [14]. —

Il movimento particolare del *Bestiame* a grande e piccola velocità ascese in complesso nel 1878 a 2,229,357 capi (di cui 605,748 di bestiame grosso, e 1,623,609 di bestiame piccolo); mentre nel 1877 era di 2,113,977 capi (di cui 602,555 di bestiame grosso, e 1,511,422 di bestiame piccolo); per cui nel 1878 si ebbe un aumento di 3,193 capi di bestiame grosso, e 112,187 di bestiame piccolo. —

Vengono poi altre cifre e indicazioni particolari sul numero e composizione dei treni, sulle macchine e sui veicoli, sul consumo di combustibile, sugli accidenti, orarii, tariffe e servizii cumulativi; ma, per difetto di spazio, dobbiamo differire ad occuparcene nel prossimo numero, chiudendo finalmente questa nostra rassegna.

(Continua).

[8] Per naturale conseguenza, sono variate anche queste cifre, mentre nel 1877 figurava il prodotto per convoglio-chil. utile in L. 3.29, in luogo delle qui esposte L. 3.27; con una diminuzione di sole L. 0.02, in luogo delle qui esposte L. 0.06.

[9] Il prospetto però avverte che nel suddetto prodotto non è compreso quello dei viaggiatori dei treni, che si eseguirono per la Valigia Anglo-Indiana. E dal prospetto speciale dei trasporti eseguiti nel 1878 per la detta Valigia (pag. 422) ricaviamo le cifre seguenti, nelle quali però non si fa alcun cenno di *prodotti*:

		Viaggi	Viaggiatori	Bagagli, Colli	Valigie postali			
		N.	N.	N	Inglesi	Francesi	Olandesi	Totali
Da Bologna a Brindisi Totale	1878	52	543	840	11,069	1136	373	13,178
	1877	52	478	788	14.894	1076	332	13,302
Da Brindisi a Bologna Totale	1878	53	766	1200	4,352	626	120	5,098
	1877	52	731	1125	4,713	587	135	5,435

[10] Abbiamo qui pure una differenza di cifre in confronto della Relazione 1877, nella quale il percorso totale figurava invece in chil. 1,362,491,064 (colle proporzioni di 8, 22, 38 e 16 p. 0[0), e compresi chil. 222,132,531 pei militari, ecc.

[11] La Relazione del 1877 portava invece il peso totale di tonnell. 7,486,200, come indicammo nel nostro n. 42 del 1878.

[12] Secondo la Relazione del 1877, questo prodotto era invece di L. 8.47.

[13] Parimenti questo prodotto era nel 1877 indicato in lire 0.06823.

[14] Anche questa cifra figurava invece nel 1877 in quintali 74,862,001 (tra cui 16,484,537 di cereali e farine, ed 11,475,872 di carbon fossile)

(La Redazione).

FERROVIE ECONOMICHE

Relazione generale della Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie, approvata in adunanza del 28 novembre 1879.

(*Continuazione e fine* — V. *N.* 4).

Disposizioni nell'interesse militare. — Con ciò però non intendiamo che per le dette linee (principali) non debba adottarsi alcun provvedimento economico: per le Stazioni secondarie, per gli accessorii della via, nulla impedisce che si applichino in parte almeno le prescrizioni relative al primo tipo economico. In quelle linee le quali siano di una speciale importanza militare, quali sarebbero la Parma-Spezia, la Faenza-Pontassieve, alle Stazioni nelle quali debbono incrociarsi i treni, converrà dare una lunghezza di 400 o 500 metri fra gli aghi estremi; e questa condizione dovrà pure osservarsi per tutte le altre linee delle tabelle *B* e *C*, in cui i movimenti militari possono avere molta importanza. Tali sono, nella tabella *B*, le linee *Belluno-Feltre-Treviso*, *Bassano-Primolano*; e nella tabella *C*, le ferrovie *Chivasso-Casale*, *Parma-Piadena-Brescia*, *Mantova-Legnago*, *Mestre-San Donà-Portogruaro*, *Aulla-Lucca*, *Solmona-Isernia*, *Salerno-San Severino*, *Ceva-Ormea*, *Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano*, *Legnago-Monselice*.

Linee del primo tipo economico. — Le linee della tabella *A*, che abbiamo creduto di poter comprendere fra quelle del primo tipo economico, sono quelle da *Roma all'Aquila-Solmona*, *Terni-Rieti-Aquila*, *Campobasso-Benevento*, *Reggio-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano*, *e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento.*

Ma per queste quattro linee, l'applicazione delle economie proprie del 1° tipo deve intendersi limitata a quelle, che furono per le linee stesse tassativamente ammesse dalla Commissione nell'adunanza dei 19 settembre. Così per nessuna di queste linee si potranno adottare curve di 200 metri di raggio, e la pendenza del 35 per mille è ammessa soltanto nel tronco Aquila-Rieti per discendere nella valle del Velino. Sulle ferrovie Campobasso-Benevento e Reggio-Eboli, il raggio delle curve potrà discendere fino a 250 metri, ben inteso in quei punti soltanto, nei quali curve di raggio più ampio esigerebbero un forte aumento di spese; dovendosi, specialmente per la Eboli-Reggio, adottare generalmente come raggio minimo quello di 300 metri, onde non sia rallentata, senza un'assoluta necessità, la velocità dei treni, che dovranno percorrere quella lunga linea.

Nelle ferrovie da costruirsi secondo il primo tipo economico, opiniamo doversi comprendere, tra le ferrovie della tabella *B*, quelle *Bassano-Primolano*, *Aosta-Ivrea*, *Gozzano-Domodossola*, *Cuneo-Nizza per Ventimiglia*, le quali si trovano in prolungamento di ferrovie già esistenti, e potranno prima o poi collegarsi a linee ferroviarie estere: la ferrovia *Belluno-Feltre-Treviso*, che per la sua importanza militare deve essere atta a ricevere il materiale mobile di qualunque specie della rete principale; il tronco *Benevento-Avellino*, che allaccia due cospicue città, ed è interposto fra le linee di Foggia e di Avellino, costruite col tipo normale; quello *dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro*, che, attraversando uno dei punti più depressi dell'Appennino, e toccando un importante capoluogo di provincia, allaccia la linea del Jonio a quella del Tirreno; la linea *Taranto-Brindisi*, che pone in comunicazione più diretta quei due porti e le ferrovie Jonia ed Adriatica, ed è d'altronde di assai facile costruzione; la linea *Messina-Patti al tronco Cerda-Termini*, che può ritenersi siccome il prolungamento della linea *Reggio-Eboli* al di là dello stretto di Messina; il tronco *Adria-Chioggia*, compimento della ferrovia Legnago-Rovigo-Adria, costruita secondo il tipo ordinario.

Della tabella *C*, non poche sono pure le linee che riteniamo doversi classificare fra quelle del primo tipo: e sono le ferrovie *Chivasso-Casale*, *Bra-Carmagnola*, *Cuneo-Mondovì*, che completano in alcune parti essenziali la rete ferroviaria del Piemonte, allacciando fra loro ferrovie già esistenti; le linee *Parma-Brescia*, *Ponte San Pietro-Seregno*, *Gallarate alla Novara-Pino*, *Mantova-Legnago-Mestre-San Donà-Portogruaro*, *Legnago-Monselice*, *Portogruaro-Casarsa-Gemona*, che adempiono un simile ufficio nelle provincie Lombardo-Venete, e di cui le une hanno una speciale importanza militare, le altre abbreviano i tragitti da varie provincie del Regno verso i passi del San Gottardo e della Pontebba: la linea *Bologna-Verona*, destinata a stabilire un più diretto tragitto fra le provincie del versante Adriatico della penisola ed il passo del Brennero; quella *Ferrara-Ravenna-Rimini*, colla sua diramazione *Lavezzola-Lugo*, la quale abbrevia i tragitti fra la bassa Italia ed il Veneto, ed estenderà altresì la zona d'azione della *Faenza-Pontassieve*; i due tronchi *Gaiano-Borgo S. Donnino* ed *Aulla-Lucca*, che sono un complemento della linea *Parma-Spezia*, e di cui l'ultimo è di grande interesse militare, siccome linea interna, che potrà all'occorrenza sostituirsi al tronco della linea littoranea *Pisa-Spezia*; i due tronchi *Velletri-Terracina* e da *Sparanise a Gaeta*, di cui il tracciato planimetrico ed altimetrico dovrà regolarsi in guisa, che essi possano coordinarsi alla linea diretta fra Roma e Napoli, da costruirsi in breve, come dispone l'articolo 34 della citata legge 29 luglio 1879; finalmente le due ferrovie di *Salerno-San Severino* e *Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano*, le quali si collegano ai loro estremi con ferrovie della rete principale, e presentano inoltre uno speciale interesse per i trasporti militari in tempo di guerra.

Linee del secondo tipo economico. — Saranno invece da costruirsi, a norma delle prescrizioni fatte rispetto al secondo tipo economico, le ferrovie della tabella *B*, *Colico-Sondrio*, *Macerata-Albacina*, la quale, col successivo tronco *Macerata-Civitanova* (che potrà comprendersi tra le ferrovie di cui all'art. 10 della legge), costituisce una linea, non solo d'interesse locale, ma che abbrevierà, specialmente per le merci, il tragitto da alcune provincie del versante Adriatico a quelle dell'Italia centrale, poste sul versante del Tirreno. E qui ci permettiamo di accennare all'E. V. il dubbio, se non convenisse allacciare alla ferrovia Ancona-Foligno questa linea, piuttosto alla Stazione di Fabriano, che a quella di Albacina, per non avere due diramazioni così prossime l'una all'altra, e per porre in diretta comunicazione questa linea colla Sant'Arcangelo-Fabriano.

Saranno pure da costruirsi, a norma del secondo tipo, le due brevi diramazioni *Ascoli-San Benedetto* e *Teramo-Giulianova*, che non si presume possano in un prossimo avvenire prolungarsi oltre le città capoluoghi di provincia che esse allacciano alla rete principale; il tronco da *Avezzano* al tronco *Ceprano-Roccasecca*, diramazione verso Napoli della linea Roma-Solmona, nella quale i trasporti di merci avranno non lieve importanza per le numerose industrie che si esercitano nella valle del Liri; finalmente il tronco *Cosenza-Nocera Tirrena*, destinato a congiungere alla ferrovia *Eboli-Reggio* Cosenza ed una parte della sua provincia, e che, avendo da traversare la catena degli Appennini, deve costruirsi più economicamente che sia possibile.

Fra le linee della tabella *C* riteniamo che sia da applicarsi il secondo tipo economico a quelle: *Novara-Varallo*, *Vercelli-Mortara-Cava-Broni*, *Lecco-Como*, che sono ferrovie provinciali o interprovinciali, troppo intimamente collegate per la loro posizione o per l'indole del loro traffico alle ferrovie esistenti, perchè possa convenire di costruirle a scartamento ridotto; le ferrovie *Caianello-Isernia*, *Solmona-Isernia-Campobasso*, che fanno parte di una linea interna d'importanza militare, ma che, per il loro limitato traffico e per le difficoltà del terreno, non converrebbe costruire secondo il primo e più costoso tipo; il tronco *Zollino-Gallipoli*, diramazione della ferrovia adria-

tica, che servirà specialmente a trasporti di merci dirette al porto di Gallipoli o provenienti dal porto medesimo: la linea *Ceva-Ormea*, di cui la scarsa importanza commerciale consiglierebbe di costruirla a scartamento ridotto, se a ciò non s'opponessero considerazioni militari.

Linee del terzo tipo economico. — Finalmente il terzo tipo economico a scartamento ordinario sarà, a nostro avviso, da applicarsi soltanto alle piccole diramazioni *Piombino-Cornia*, *Foggia-Manfredonia*, *Brescia-Iseo*, destinate specialmente a trasporti di merci, al tronco *dalla Stazione di Frascati alla città*, al tronco *Colico-Chiavenna* di alquanto difficile costruzione, al pari del tronco *Lecco-Colico*, che ne formerà la prosecuzione; ed anche al tronco *Lucca-Viareggio*, il quale, costruendosi quello *Aulla-Lucca*, diviene una linea precipuamente d'interesse locale, non procurando essa, d'altronde, alcun abbreviamento sensibile fra Genova e Firenze.

Linee del quarto e quinto tipo economico. — Nel classificare le altre linee fra quelle da costruirsi a scartamento ridotto, la Commissione è stata guidata dai seguenti criterii principali: poca entità del traffico presente, difficoltà eccezionali di costruzione, estensione della linea o suo collegamento con altre di ugual natura, in guisa da formare uno sviluppo tale di ferrovie a scartamento ridotto, che la spesa del trasbordo delle merci, al punto di congiunzione colle ferrovie ordinarie, costituisca una frazione minima del loro prezzo di trasporto.

Perciò la linea *Termoli-Campobasso*, da costruirsi in condizioni di terreno sommamente difficili, di scarsissimo traffico, e che potrà un giorno congiungersi a Campobasso colla ferrovia *Campobasso-Lucera* (4ª categoria), cui converrà pure applicare lo scartamento ridotto, richiede, a nostro avviso, che vi si riduca a metri 0.95 la larghezza del binario. E lo stesso dicasi della *Siracusa-Licata*, la quale, nel suo lungo e serpeggiante sviluppo, allaccia le città e le terre principali della provincia di Siracusa, e servirà a trasportarne i prodotti al mare; onde ha i caratteri di una ferrovia d'interesse locale.

Fra le linee della tabella *C*, proponiamo di applicare lo scartamento ridotto al tronco *Airasca-Cavallermaggiore*, d'interesse puramente locale; ed al tronco *Viterbo-Attigliano*, al quale si congiungeranno prima o poi quelli *Viterbo-Roma*, e da *Viterbo* a *Corneto*, o ad altro punto della ferrovia littoranea, formando così una piccola rete di ferrovie a sezione ridotta, di cui il centro sarà a Viterbo, e dalla quale sarà convenientemente servito il traffico, che potrà svilupparsi in quella parte della provincia romana.

Ed a Foggia dovrebbe pure far capo un'altra più ampia rete di ferrovie a sezione ridotta, riducendo allo scartamento di metri 0.95 il tronco da *Foggia* a *Candela*, ora affatto improduttivo, ed applicando la stessa larghezza di binario al tronco *Foggia-Lucera* (coll'eventuale suo prolungamento fino a Campobasso), ed alle ferrovie *Candela-Fiumara d'Atella*, *Ponte Santa Venere-Avellino*, *Ponte Santa Venere-Gioia*, *Fiumara d'Atella* alla *Eboli-Potenza*, linee tutte di costruzione assai difficile, e che atteso il loro limitato traffico, varranno a servire quei territorii meglio ancora di ferrovie a scartamento ordinario, sulle quali, per limitare le spese di esercizio, converrebbe ridurre il numero dei treni giornalieri.

Linee che potrebbero far parte della quarta categoria. — L'art. 10 della legge autorizza il Governo a costruire 1530 chilometri di ferrovie secondarie o di quarta categoria, mentre di gran lunga maggiore è lo sviluppo delle linee secondarie, di cui sono stati presentati i progetti, o che sono state proposte o raccomandate nel corso delle discussioni parlamentari.

Non è per ora possibile (nè lo sarà così presto) di conoscere quali di tali linee saranno prescelte per comporre questi 1530 chilometri; poichè, anche quando fossero presentati tutti i progetti di quelle linee e le relative domande di costruzione, dovrà prima essere comprovata la loro utilità, nei modi voluti dall'art. 244 della legge sui lavori pubblici; nè, se si eccettua la *Lecco-Colico*, è stabilito dalla legge alcun criterio generale per regolare l'ordine di precedenza nella costruzione di queste linee, salvo che gl'interessati abbiano offerto di anticipare la quota spettante al Governo (art. 15), offerte che finora, per la massima parte delle linee, non hanno avuto luogo.

In mancanza perciò degli elementi necessarii per distinguere le ferrovie secondarie, che potranno essere comprese fra quelle da costruirsi a norma degli articoli 10 e 11 della legge, la Commissione ha stimato opportuno di estendere la sua disamina a tutte le linee enumerate nell'allegato n. 57 *N*, annesso alla Relazione della Giunta per le nuove costruzioni ferroviarie, salvo però quelle ferrovie che vi sono indicate siccome linee di futuro completamento e perfezionamento della nostra rete ferroviaria. Il risultato di questa disamina trovasi compendiato nell'allegato 7, nel quale sono in poche parole indicate le ragioni della classificazione di ciascuna linea.

Ma, rispetto a tale classificazione, stimiamo necessario soggiungere, che essa non deve per nulla pregiudicare il giudizio, che sarà dato, a suo tempo, sul loro grado di pubblica utilità; e quindi, dall'essere una linea ascritta fra quelle di un tipo superiore, non se ne deve dedurre che essa presenti una utilità maggiore di quelle ferrovie, che si propone di costruire con tipo più economico. La Commissione dichiara soltanto che, se una data linea deve costruirsi, è conveniente applicarle il tipo economico, che le viene nel prospetto assegnato.

E questa limitazione al significato delle sue proposte è tanto più necessaria, inquantochè talune di queste linee secondarie si escludono vicendevolmente, essendo, ad esempio, evidente che, se si costruisce il tronco *Albano-Porto d'Anzio*, quelli *Velletri-Porto d'Anzio* e *Cisterna-Porto d'Anzio* non avrebbero ragione di esistere.

Per alcune di queste linee, ci siamo astenuti dal pronunciarci, specialmente perchè ci mancavano i necessarii elementi. Nè questa limitata sospensione del giudizio della Commissione potrà praticamente arrecare alcun imbarazzo, poichè le linee, rispetto alle quali essa si è pronunziata, presentano uno sviluppo già molto maggiore di quello delle ferrovie che potranno essere costruite a norma degli articoli 10 e 11, o delle quali potrà essere data la concessione, in conformità al successivo art. 12.

E d'altronde, se qualche linea, che da noi non sia stata presa in esame, venisse proposta, sarà sempre facile desumere dalle premesse considerazioni e dalle speciali condizioni topografiche e commerciali di essa, quale dei proposti tipi sia più conveniente applicarle.

Conclusione. — Colle considerazioni sviluppate nella presente Relazione e colle proposte concretate negli annessi allegati, la Commissione ha fiducia di aver corrisposto agli intendimenti che mossero l'E. V. ad istituirla, e di aver fornito all'Amministrazione le norme per costruire ed esercitare la nuova rete ferroviaria secondo i sistemi i più economici, senza che l'economia pregiudichi la efficacia presente delle nuove linee, o risulti d'inciampo al futuro sviluppo del loro traffico. Nè il desiderio della economia ci ha fatto trascurare gl'interessi della nostra difesa militare, in vista dei quali abbiamo, in molti casi, rinunziato all'applicazione di tipi più economici, ma meno adatti ai trasporti militari.

Nel rassegnare all'E. V. i risultati dei nostri lavori, non possiamo omettere di richiamare la di lei attenzione sopra un punto, che crediamo essenziale per la buona ed economica costruzione delle nuove ferrovie, cioè sulla necessità di far precedere studii lunghi, coscienziosi, accuratissimi del terreno alla esecuzione di una ferrovia

Quale spreco enorme di tempo e di danaro si faccia quando si appaltano delle opere sopra progetti di massima, o frettolosamente studiati, ne sono, pur troppo, esempio ferrovie italiane ed estere.

Nella recente inchiesta sulle condizioni delle ferrovie di interesse generale fatta dal Senato francese, gl'ingegneri i più autorevoli delle varie Società ferroviarie hanno con-

cordemente dichiarato, che le vere economie nella costruzione di una linea dipendono dalla cura e dal tempo dedicati allo studio del suo tracciamento planimetrico ed altimetrico; ed è questa una verità che nessun tecnico potrebbe impugnare.

L'Italia non ha difetto d'ingegneri espertissimi nelle costruzioni ferroviarie; ed essi potranno stabilire le nuove linee nelle migliori condizioni di struttura e di esercizio, e raggiungere altresì la massima economia nelle spese di costruzione, quando sia loro lasciato il tempo di studiare il terreno in tutte le sue particolarità.

Ogni precipitazione nello studio dei progetti sarebbe esiziale per la buona, pronta ed economica esecuzione dei lavori; e noi non dubitiamo che l'E. V. saprà resistere alle irragionevoli impazienze, e darà istruzioni precise perchè gli studii delle nuove linee siano fatti con quella diligenza e quella accuratezza di rilievi, di verificazioni e di scandagli, che sono i migliori e più efficaci fattori di una costruzione e di un esercizio veramente economici.

Per la Commissione,
A. FERRUCCI, *relatore.*

Nostre Corrispondenze

Roma, 3 febbraio.

Nell'accennare alla ripresa dei lavori del Consiglio delle strade ferrate, in una precedente mia corrispondenza vi significava che, nella seduta del 20 p. p., il Consiglio stesso, dopo esaurita la discussione sulla domanda di concessione di una linea a sezione ristretta fra Parma e Suzzara, avrebbe proceduto nello esame di altre importanti questioni ch'erano all' ordine del giorno.

Contrariamente però alle mie previsioni, il prefato Consiglio ha occupato la seduta del giorno suddetto, quella del successivo 23, nonchè parte di quella del 30, trattando sempre della domanda di concessione preaccennata, la quale ha finito col naufragare.

Se le mie informazioni sono esatte, come credo, il Consiglio delle strade ferrate avrebbe ritenuto che il progetto presentato per quella linea non abbia i caratteri che la nostra legislazione ferroviaria richiede per una ferrovia propriamente detta.

D'altra parte, le più gravi obbiezioni furono mosse contro il disegno di collegare con una ferrovia a sezione ridotta, cioè ad esercizio necessariamente isolato, la linea Suzzara-Mantova-Verona con le linee che fanno e faranno capo a Parma, nei riguardi della difesa dello Stato.

E pare veramente strano che i Parmigiani, i quali hanno sempre sostenuto l'importanza della Spezia-Parma col farne rilevare l' efficacia commerciale e militare alle comunicazioni più rapide di Spezia con Mantova-Verona ed il Brennero per mezzo del tronco Parma-Suzzara, si siano indotti a tentare di fare questo breve tratto a sezione ridotta, col quale le comunicazioni commerciali sarebbero grandemente incagliate, e rese quasi impossibili le militari.

Forse prevalse un concetto speculativo di qualcuno, che riuscì a tirare dalla sua la Provincia. Meno male però che le cose si son limitate a sole chiacchiere e disegni, mentre il caso ha giovato a stabilire, se non in modo preciso, almeno con un notevole valore pratico, una massima di giurisprudenza ferroviaria, importantissima nel momento in cui si stanno per iniziare tante nuove linee.

Una ferrovia deve essere, almeno per la maggior parte del suo percorso, una cosa a sè, isolata ed indipendente. Una linea che si stabilisca quasi esclusivamente su strade ordinarie esistenti, specialmente se questa linea sia a sezione ristretta o per *tramway*, non ha titolo di essere classificata, nè trattata come ferrovia, per quanto concerne il concorso dello Stato. Questo concorso, anche limitato alla misura delle linee di 4ª categoria, sarebbe sproporzionato alle condizioni, al carattere ed al costo di un *tramway*. —

Come vi ho lasciato intravedere nella mia ultima corrispondenza, la Commissione per le ferrovie economiche venne effettivamente incaricata di studiare e proporre i mezzi di migliorare il servizio dei treni nelle linee attualmente in esercizio, subordinatamente al loro movimentò e traffico. Ed allo scopo che la Commissione avesse nel proprio seno dei membri più specialmente pratici nella materia, che deve formare oggetto del nuovo studio di cui è stata incaricata, vennero alla medesima aggregati i signori: comm. Antonio Barbavara, capo-divisione dell'Agenzia del Movimento per le Ferrovie dell'Alta Italia; comm. Filippo Mari, capo-servizio del Movimento e Traffico, reggente la Direzione dell' esercizio per le Ferrovie Romane; cav. Leopoldo Gramegna, capo del Movimento per le Ferrovie Meridionali.

A proposito di questa Commissione, vi dirò che, in sostituzione del sig. comm. Antonio Ferrucci, ispettore del Genio civile, messo in aspettativa in seguito a sua domanda, venne nominato membro il sig. cav. Vincenzo Schioppo, ispettore del Genio civile.

Per quanto sarebbe stato desiderabile che a quella Commissione fosse stato affidato anche lo studio delle tariffe ferroviarie, è indubitato però che, anche limitato alla soluzione dei difficili problemi relativi al traffico, il nuovo lavoro della Commissione non potrà a meno di tornare grandemente utile, siccome quello che sarà improntato, senza dubbio, di un carattere più spiccato di competenza tecnica. —

La Commissione istituita d'accordo fra il Ministro dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura, industria e commercio, con incarico di esaminare le tariffe generali e speciali vigenti sulle ferrovie italiane pel trasporto delle derrate alimentari, venne, come ne dava facoltà il relativo decreto di costituzione, ampliata col chiamarvi in seno i seguenti signori:

Comm. Paolo Boselli, deputato al Parlamento.
» Ascanio Branca id.
» Luigi Canzi id.
» Angelo Incagnoli id.
» G. B. Morana id.
» Luigi Nervo id.
» Edoardo Gioia, ingegnere.

Cav. Carlo Fenzi, presidente della Società toscana di orticoltura — Cav. Marcellino Roda. —

Gli Ufficii tecnici incaricati degli studii delle nuove linee ferroviarie hanno presentato al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

Per la linea *Belluno-Feltre-Treviso* — progetto di un tronco della lunghezza di m. 14,156.30 e dell'importo di L. 1,340,000, compreso fra Signoretta e Treviso.

Per la linea *Teramo-Giulianova* — progetto di un tronco della lunghezza di m. 6,200 e del costo di L. 100,000, compreso fra la Stazione di Giulianova ed il fosso di Fonte Rosso.

Per la linea *Taranto-Brindisi* — progetto di un tronco della lunghezza di m. 3,700, e dell'importo di L. 500,000, compreso fra la Stazione definitiva di Taranto ed il chil. 3.700.

Per la linea *Macerata-Civitanova* — progetto di un tronco della lunghezza di m. 3,882, e dell'importo di L. 34,000, compreso fra la Stazione di Montecorsaro e Morrovalle. —

E per ultimo, vi dirò che il Consiglio di Stato si è occupato, in una sua recente seduta, dello esame dei Capitolati, che dovranno servire di modello negli appalti per le nuove costruzioni ferroviarie, e pare che abbia emesso parere favorevole, facendo solo poche osservazioni.

I detti Capitolati furono già ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ne aveva deferito l'esame ad apposita Commissione composta di tre Ispettori del Genio civile. —

Eccovi poi il solito sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici negli ultimi giorni dello scorso gennaio.

Il Consiglio approvò alcuni progetti: per la costruzione di due tronchi di strada provinciale di 2ª serie, uno dei quali tra Castiglione Messer Raimondo e Bisenti, in provincia di Teramo (strada Bisenti-Elice Marina); e l'altro da Tolmezzo a Villa Santina, in provincia di Udine (strada Carnica); per lavori di costruzione su di un tronco di ferrovia complementare lungo la linea Macerata-Civitanova; per la sistemazione di un tratto di strada nazionale detta di San Daniele, compreso tra il villaggio di Tiveriano ed il ponte sul Ledra, in provincia di Udine; e per la manutenzione di taluni tronchi di strade nazionali nelle provincie di Potenza e Modena.

Ha del pari approvato altri progetti: per la sessennale escavazione del porto di Rimini; per opere di struttura murale alle sponde interne del porto di Sinigallia; per fabbricati e canali occorrenti all'impianto delle macchine idrovore per le bonificazioni di Fondi e Monte San Biagio, in provincia di Caserta; per sistemazione, riparazione e rafforzamento dei tratti di argine al Po, Piave, Livenza, Gorzone, Guà, Fratta, Frassine, Brenta e Serio, nelle provincie di Rovigo, Ferrara, Treviso, Padova, Vicenza e Ravenna; e per opere di difesa a ripa sinistra del Serchio, di fronte al caseggiato di Ponte a Moriano, in provincia di Lucca.

Il Consiglio medesimo ebbe pure ad occuparsi dei progetti relativi alla costruzione della ferrovia Messina-Patti-Cerda-Termini, e di un tronco della ferrovia Terni-Rieti da Terni a Piedilucco, additando per questo ultimo qualche ulteriore studio, e pel primo le modificazioni da introdursi per applicarvi i sistemi economici.

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

I nuovi consiglieri d'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, signori Blumenthal, Barrera, Paladini e Tortarolo, hanno assunto ieri il loro ufficio; e ieri stesso il Consiglio completato tenne la sua prima seduta, trovandovisi presenti il comm. Morandini presidente, ed i consiglieri Benazzo e Fenolio.

Il consigliere Blumenthal funzionerà poi da vice-presidente in caso di assenza dell'on. Morandini.

Lunedì, 2 corrente, s'incontrarono ad Arona i rappresentanti dei Governi italiano e svizzero, incaricati di stabilire di comune accordo le modalità pel raccordamento della linea Novara-Pino presso Pino, e per la Stazione internazionale di Luino.

Nella detta giornata si tenne una seduta preliminare, nella quale si fece luogo ad uno scambio d'idee generali sull'argomento; e ieri, martedì, i detti rappresentanti, con apposito battello a vapore messo a loro disposizione dalla Impresa Mangili, partivano, alle ore 2 pom., per Luino, affine di compiere sopra luogo il loro mandato.

Nel prossimo numero saremo in grado di far conoscere i risultati degli accordi presi; intanto crediamo poter accennare come, pel raccordamento a Pino, si ritiene verranno ratificate le preliminari intelligenze già stabilite fra gli ingegneri delle due Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia e del Gottardo; e come per la Stazione internazionale di Luino si adotteranno presso a poco le stesse norme ora in vigore per la Stazione internazionale di Chiasso, fissandosi per di più le modalità e condizioni di esercizio del tronco da Pino alla Stazione internazionale di Luino, che verrà fatto dalla Società del Gottardo.

A compimento delle notizie da noi date nel precedente numero circa la presentazione del progetto del 2° tronco della linea Novara-Pino, possiamo oggi aggiungere che questo 2° tronco è dello sviluppo di chilom. 4, e comprende la tratta fra l'imbocco della galleria di Maccagno Inferiore ed il Rio di Vallegrande.

Le opere più importanti sono:

1° La galleria di Maccagno Inferiore lunga metri 585.

2° Il ponte in ferro, ad una travata di m. 42, sul fiume Giona, che divide i due paesi di Maccagno Inferiore e Superiore.

3° La Stazione di Maccagno, posta sulla sponda destra del fiume Giona, che servirà ai due Maccagno.

4° La galleria di Maccagno Superiore, lunga m. 670.

Inoltre vi sono circa 30 manufatti minori, muri a monte ed a valle per uno sviluppo di circa m. 1500, e qualche opera di difesa sul fiume Giona.

L'ammontare complessivo di questo tronco è valutato in L. 2,100,000, compresi armamento,

telegrafi, ecc., vale a dire L. 525 mila al chilometro.

È da considerarsi però uno fra i più importanti di tutta la linea, giacchè in breve tratto racchiude ragguardevoli opere.

Come abbiamo già annunziato, si lavora per presentare al più presto possibile il progetto dettagliato per altri 20 chilometri circa di linea, da Sesto Calende verso Novara e da Sesto verso Pino, cioè per una tratta comune alle due linee lacuale e di Valcuvia, i cui studii comparativi sono avanzatissimi.

La presentazione del progetto di questo terzo tronco servirà di risposta a chi ha potuto asserire che il personale della Novara-Pino stava godendo gli ozii di Capua (cioè di Arona), in attesa del bel tempo; mentre ci consta che sulla sponda destra del Ticino, fra Pombia e Sesto Calende, non ostante la neve ed il gelo, si è lavorato e si lavora da mattina a sera egualmente. —

A cura poi della Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si stanno già introducendo negli elaborati per l'appalto del 1.o tronco della detta linea le modificazioni indicate dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Appena ultimate le copie delle pezze da variarsi, saranno tosto spedite al Ministero dei lavori pubblici, il quale, a quanto ci viene assicurato, provvederà immediatamente per aprire l'asta pubblica.

Essendosi rinnovate alcune lagnanze pel ritardo dell'incominciamento dei lavori della Dogana centrale di Milano, siamo in grado di fornire in proposito le seguenti informazioni.

I lavori preparatorii da eseguirsi prima di quelli per la Dogana non hanno potuto ancora essere incominciati, per quanto riguarda le opere murarie, in causa del continuato gelo eccezionale. Si sono però consegnati all'Impresa tutti i tipi sino dal 1.o dicembre p. p., ed ordinata la preparazione delle opere in legname per copertura e serramenti, che trovasi in corso d'esecuzione. Si sono pure sgombrati i due magazzini alla Magna, ed uno fu anche demolito e se ne trasportarono i materiali.

Sino a che non si siano potuti eseguire i detti lavori, e quindi metterli a disposizione dei Servizii ferroviarii interessati, non sarà possibile sgombrare i fabbricati e le aree destinate per la Dogana.

Non si potrebbe ora precisare l'epoca in cui si potrà fare la completa consegna dei lavori all'Impresa, dipendendo ciò specialmente dalle vicende della stagione; ma, supponendo che le opere murarie pei lavori preparatorii possano essere incominciate verso la metà del corrente mese, si ritiene che tale consegna potrà essere fatta verso la fine del prossimo aprile.

Ad ogni modo, si vedrà se sarà possibile e conveniente qualche consegna parziale, affinchè l'Impresa possa principiare gli approvvigionamenti occorrenti per mettersi in grado di adempiere più facilmente alle condizioni del suo contratto, per quanto riflette il compimento dei lavori di cui si tratta.

Il giorno 24 gennaio scorso si chiusero le operazioni relative agli esami degli aspiranti ai posti d'ingegnere presso le Ferrovie dell' Alta Italia. Eccone i risultati:

Esaminati 48, dichiarati idonei 32, non idonei 16.

Dei 32 idonei, i primi 14 in ordine di merito verranno assunti subito come Ingegneri-Allievi provvisorii, a termini del programma di concorso. I successivi 10 vengono pure assunti, ma per ora come Ingegneri-Allievi avventizii.

Gli 8 rimanenti verranno assunti quando i bisogni dell' Amministrazione saranno per richiederlo.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato la fornitura di 26 caldaie, delle quali 12 alle Ditte nazionali, cioè 6 a Miani e Venturi di Milano, e 6 ad Ansaldo di San Pier d'Arena; le altre 14 alle Ditte estere, che nella gara fecero le migliori offerte.

La stessa Amministrazione ha così aggiudicata la fornitura delle rotaie, per la quale fu tenuta la gara il 28 gennaio scorso.

Alla Società Stiriana di Vienna, 4500 tonn. di rotaie in acciaio fuso Bessemer (tipo Vignole N. 2), al prezzo di franchi 249,95 la tonn., franca su vagone nella Stazione di Pontebba.

Alla Compagnia di Hüttenberg per la fabbricazione del ferro a Klagenfurt, associata al Laminatoio della Südbahn in Gratz, altre 4500 tonn. di rotaie (tipo Vignole N. 2), delle quali 2700 in acciaio fuso Martin e 1800 in acciaio fuso Bessemer, al prezzo di franchi 260 la tonn., franca su vagone nella Stazione di Cormons.

Alla Compagnia di Hüttenberg a Klagenfurt, 928 tonn. di rotaie in acciaio fuso Bessemer (dei modelli N. 1, D e M), al prezzo di franchi 252 la tonn., franca su vagone nella Stazione di Pontebba.

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, in seguito a deliberazione del Consiglio di amministrazione, ha invitato il Servizio del Materiale a studiare il modo di riscaldamento anche per le vetture di 2ª e 3ª classe.

Crediamo anzi di poter affermare che dagli studii in proposito fatti, già da qualche tempo, dall'ingegnere-capo di quel Servizio, parrebbe risultare per le linee italiane, ove difficilmente

si ha una composizione costante di treni, la nessuna convenienza dell'applicazione di un sistema di riscaldamento continuo, sia a circolazione d'acqua calda, sia a circolazione d'aria.

Anche il sistema di produrre il calore direttamente in ogni vettura con appositi fuochi presenta serii inconvenienti, e non di rado anche pericoli, senza contare la grave spesa per adattarvi il materiale.

Si è perciò che pare esservi tutta la probabilità che il sistema preferito sarà l'attuale degli scaldapiedi, modificando il modo di riscaldarvi l'acqua secondo il sistema ora in vigore sulle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo e che dà ottimi risultati.

Con ciò, mentre si otterrebbe un riscaldamento sufficiente, si avrebbe pure la certezza che nell'inverno venturo tutto sarebbe in pronto acciò il pubblico possa godere di questa comodità, che, per le prime in Italia, sarà offerta dalle Ferrovie dello Stato.

Ai consiglieri cessati dell'Amministrazione dell'Alta Italia vennero con Decreto Reale concesse le seguenti onorificenze:

Ufficiali dei Santi Maurizio e Lazzaro, i commendatori Vitali e Boselli;

Commendatori della Corona d'Italia i signori conte Salis ed ing. Martorelli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni. — Si legge nel *Diritto:*

Il Consiglio superiore del Genio civile esaminò ed approvò in massima un progetto di ferrovia da Udine al mare, che quella Provincia intenderebbe costruire per conto proprio, chiedendone regolare concessione al Governo. Sono questi esempii da imitarsi, e convien dire che le Provincie del Veneto si sono fino ad ora molto distinte sopra questa via.

— Vennero iniziati in questi giorni gli studii per la linea di strada ferrata Vercelli-Mortara-Ceva, affidati ad uno speciale Ufficio del Genio civile; nonchè quelli della linea dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro, pure affidati all'Ufficio del Genio civile di Catanzaro.

— Il Consiglio di Stato, in una delle ultime adunanze, emetteva favorevole parere per l'appalto del tronco ferroviario Codola-Nocera.

— Il *Diritto* medesimo scrive :

In occasione della discussione intorno alla legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, l'on. Spaventa, in un suo discorso propose che si procedesse alla compilazione di un nuovo Capitolato generale per tutti i lavori ferroviarii da appaltarsi in avvenire, facendo tesoro in questo nuovo Capitolato di tutti gli inconvenienti verificatisi per lo passato, a causa di disposizioni confuse o atte a far nascere liti, spesse volte risolute a danno dello Stato.

L'on. Baccarini, facendo buon viso alla proposta dell'on. Spaventa, incaricava il Consiglio superiore dei lavori pubblici della compilazione del nuovo Capitolato, che da esso on. Ministro maturamente riveduto ed esaminato, venne spedito al Consiglio di Stato pel necessario parere.

Il dotto consesso, nell'adunanza di ieri, facevasi sollecito di esaminare l'importante lavoro del Ministero dei lavori pubblici, facendone soggetto di lunga ed accurata discussione, ed approvandolo nella quasi sua totalità, meno piccole modificazioni.

Armamento metallico — Il *Diritto* dice pure che il Ministro dei lavori pubblici si è interessato recentemente ad una proposta dell'ing. Montezemolo per l'armamento metallico delle ferrovie; e che, per vedere se fosse il caso di farne un qualche esperimento sulle nuove strade ferrate, ha intenzione di sottoporre il sistema Montezemolo all'esame della Commissione del Genio civile per le strade ferrate.

Ferrovie Romane. — Annuncia il *Popolo Romano* che il comm. Martorelli torna in questi giorni a riprendere l'antico officio d'Ispettore generale delle Ferrovie Romane, che con tanta intelligenza esercitava prima che il Governo lo chiamasse a far parte dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

— Il cav. Enrico Galli, che ora funziona da Ispettore generale, fu nominato Aggiunto al Capo del Movimento presso la sede centrale dell'Amministrazione, e fra breve andrà a coprire il suo nuovo ufficio in Firenze.

Ferrovia Roma-Viterbo — Il 27 corr. si adunò, presso il Comizio agrario di Roma, la Commissione per la ferrovia Roma-Bracciano-Ronciglione-Viterbo, e deliberò di conferire col Ministro dei lavori pubblici per conoscere le sue intenzioni riguardo alle conclusioni della Commissione, che ha riferito sull'applicazione dei sistemi economici.

Deliberò anche di studiare i criterii da servire di base alla costituzione del Consorzio dei Comuni, a fine di essere in grado di presentare prima dell'estate delle proposte concrete all'assemblea degli interessati.

Stazione di Livorno. — Scrivono alla *Nazione* da Livorno, 30 genn.:

Fra pochi giorni, una Commissione mista dalla Camera di commercio e dei Consigli provinciale e comunale si recherà in Roma, onde riannodare, presso il Ministero dei lavori pubblici, le pratiche d'una questione, che, alcuni anni addietro, occupò lungamente i nostri *patres patriæ*, non esclusi i deputati della città ed in special modo il conte Pietro Bastogi. Si tratta oggi, come si trattava allora, di procurare alla città di Livorno l'insigne benefizio delle comunicazioni dirette colle linee ferroviarie dell'Alta Italia, facendo sì che i treni di questa corressero direttamente sino alla nostra Stazione, e ne ripartissero con diretta corsa; e similmente che il treno Pisa-Livorno facesse parte della rete dell'Alta Italia. Cinque anni sono, l'on. Bastogi, allora deputato del 1° Collegio, aveva ottenuto dal Governo che di questa concessione al Commercio livornese si formasse una clausola da includersi nelle celebri Convenzioni ferroviarie; ma, andato a monte il Ministero Minghetti e le Convenzioni ferroviarie con esso, la cosa fu messa a dormire, e Livorno continuò a desiderare invano le comunicazioni dirette colla rete dell'Alta Italia.

Oggi le faccende son cambiate alquanto; perchè, mentre allora il Governo doveva trattare e patteggiare il vantaggio invocato da noi, facendosi procuratore nostro presso le due Amministrazioni ferroviarie, adesso è egli l'unico padrone delle due reti, e non ha da far altro che formulare un bel *sì* per renderci contenti e far cessare uno stato di cose, che impaccia grandemente il Commercio livornese.

È inutile che mi dilunghi a ragionare della giustizia della domanda che rinnovano le rappresentanze di Livorno, e dell'obbligo che ha il Governo di accordare un provvedimento di cotal fatta. In conclusione, non si tratta che di stabilire nella Stazione di Livorno un Ufficio d'amministrazione dell'Alta Italia e prescrivere che il tronco Pisa-Livorno sia comune, in quanto all'uso, all'Alta Italia ed alle Romane, che appartengono oggi ad un solo ed unico padrone.

Ferrovie Meridionali. — Il *Diritto* scrive:

La Società delle Strade ferrate Meridionali rivolgevasi, non è guari, al Ministero dei lavori pubblici per ottenere l'autorizzazione di attivare cinque nuove tariffe speciali da

applicarsi per il trasporto a piccola velocità degli agrumi, olii, cereali, ecc., da taluna Stazione della Calabria a Messina, e per la spedizione dei vini da Giare-Riposto alla Calabria. Tali tariffe, con cui sarebbero diminuiti i prezzi attuali di trasporto, hanno per iscopo di vincere la concorrenza che il cabotaggio fa alle ferrovie, ed aumentare al tempo stesso il traffico in servizio cumulativo fra la Sicilia ed il continente.

Valigia delle Indie. — Leggesi nella *Gazzetta dell'Emilia*, in data di Bologna 1° febbraio:

Ieri, per la prima volta, è transitata per Bologna l'intiera Valigia diretta nelle Indie, e ciò in seguito alla soppressione del servizio di navigazione tra Southampton e Suez.

Il treno, composto di N. 7 carrozze, arrivava in Stazione alle ore 12.57 meridiane, e proseguiva per Brindisi alle ore 1.40 pomeridiane. Fra i viaggiatori trovavasi un barone di Rothschild, che occupava un vagone-*salon*.

La Valigia era composta di 450 circa sacchi inglesi, 50 francesi e 15 olandesi.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Scrivono da Palermo al *Pungolo* di Milano:

I lavori della costruzione della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani avanzano rapidamente, ed i primi 125 chilometri sono quasi interamente compiuti. Le Provincie di Palermo e di Trapani hanno già pagato la sovvenzione promessa per l'anno 1879, ed il Governo restituì alla Società i nove decimi della cauzione.

Ferrovie nella provincia di Udine. — Leggiamo nel *Giornale di Udine*, del 26 genn.:

Una Commissione ferroviaria provinciale ebbe ieri ad occuparsi, presso la nostra Deputazione provinciale, delle ferrovie della provincia, sia delle ammesse nell'*Omnibus* ferroviario, sia proposte di nuovo, come quella di Cividale, promossa da quel Comune colla Società Veneta di pubbliche costruzioni, sia di quella da Udine-Palmanova-San Giorgio, promossa dai Comuni stessi e dalla Camera di commercio, che da ultimo in una seduta unanimemente decise di volgersi per essa al Consiglio ed alla Deputazione provinciale con apposita istanza.

La discussione si riprenderà, e la materia verrà trattata anche nel Consiglio in apposita seduta e convocazione, stante la sua importanza.

Ferrovia Udine-Cividale. — Da Cividale scrivono poi al suddetto giornale:

L'on. ingegnere cav. Federico Gabelli ha presentato, negli scorsi giorni, a questa Commissione municipale ferroviaria il progetto di dettaglio di questo tronco da Udine a Cividale; ed ha pure esposto il piano finanziario di tale impresa, per la riuscita della quale sarebbero invitati ad una contribuzione, oltre i Comuni maggiormente interessati, anche lo Stato e la Provincia.

La detta Commissione sta occupandosi con tutto zelo ed alacrità di ogni suo speciale incombente; ed i nostri concittadini aspettano fiduciosi l'esito delle sue pratiche, e sperano di non essersi lusingati invano e di vedere questa volta incarnato un progetto, la cui vitale importanza pel nostro paese è ora più che mai vivamente sentita.

Ferrovia del Lambro. — Nella seduta del 27 corr. del Consiglio provinciale di Milano, il *Presidente* lesse una nota di quella Camera di commercio, nella quale comunica al Consiglio provinciale i desiderii di alcuni industriali e possidenti, affinchè sia accordato un sussidio per la costruzione di una ferrovia nella valle del Lambro.

Dopo di ciò, il *Presidente* lesse il conchiuso della relazione della Deputazione, che è il seguente:

« Il Consiglio provinciale di Milano,

« Viste le istanze presentate per ottenere dalla Provincia un sussidio a favore del costruttore di una ferrovia, la quale, staccandosi dalla linea Monza-Calolzio presso la Santa, e rimontando la valle del Lambro, andrà a congiungersi presso Lambrugo colla futura linea Como-Lecco:

« Sulla proposta della propria Deputazione,

« Delibera di accordare al concessionario della ferrovia sopra descritta un sussidio di L. 80,000 alle seguenti condizioni:

« 1° Il sussidio verrà pagato in due rate uguali, la prima due mesi dopo l'apertura della ferrovia al pubblico esercizio fino alla Stazione di Villa Romanò; e la seconda un anno dopo il pagamento della prima, senza decorrenza di interessi;

« 2° Il sussidio non sarà pagato, e la presente deliberazione si riterrà come non avvenuta, qualora la legge di concessione della detta ferrovia non sia promulgata prima del 1° luglio 1880; oppure quando la ferrovia stessa non sia ultimata ed aperta all'esercizio fino alla Stazione di Villa Romanò entro l'anno 1881;

« 3° Quando l'annuo reddito lordo dell'esercizio della linea ecceda L. 14,000 per chilometro, il concessionario dovrà corrispondere il dodici e mezzo per cento dell'eccedenza alle Provincie ed ai Comuni interessati, ripartendole in proporzioni dell'entità dei rispettivi sussidii.

« La somma necessaria pel pagamento del sussidio provinciale sarà stanziata per metà nel bilancio preventivo dell'anno 1881, e per metà nel bilancio preventivo dell'anno 1882 ».

Dopo qualche discussione, il Consiglio approvò all'unanimità la suddetta proposta.

Ferrovia economica Lecco-Pontenuovo. — Scrivono da Lecco, 25 genn., alla *Perseveranza*:

La legge del 29 luglio 1879, avendo relegato il tronco Lecco-Como al n°. 7 della tabella C, fra quelli di minimo conto, avrebbe nociuto alla prosperità di questa ricca, popolosa ed industre parte del nostro paese, se l'iniziativa privata non soccorresse al rimedio. Il bisogno di allacciare fra loro con una ferrovia due ponti tanto importanti, quali sono Como e Lecco, si fece poi più vivamente sentire dopo l'apertura della linea Milano-Erba; e, interpreti di tale necessità, i signori ingegneri Cecilio Arpesani e Piero Gavazzi ebbero, nello scorso autunno, a compire con molta cura e diligenza gli studii di una ferrovia economica, che, partendo dal ponte di Lecco, passa sotto Civate, tocca Annone ed Oggionno, e lambe i territorii di Molteno, Bosisio, Rogeno, Garbagnate Rota, Casletto, Mojana, per mettere capo a Pontenuovo, Stazione della suddetta linea Milano-Erba.

Il progetto degli ingegneri Arpesani e Gavazzi trovò una assai favorevole accoglienza anche da parte del sig. Vaucamps, che rappresenta gli interessi della ferrovia Milano-Erba; e potè quindi costituirsi un Comitato promotore per la costituzione della Società anonima, che ne assuma la concessione, la costruzione e l'esercizio. In questi giorni verrà pubblicato il programma di sottoscrizione delle N. 3200 azioni da L. 250 caduna, in cui venne diviso il capitale di L. 800,000, essendosi calcolato sul concorso a premio perduto dello Stato, della Provincia, dei Comuni, Corpi morali e privati.

Per quanto riguarda la Provincia di Como, il suo concorso può dirsi assicurato al progetto, poichè corrisponde a puntino ai suoi voti, costituendo la prima e più importante parte della linea di collegamento fra Como e Lecco, che potrebbe poscia essere facilmente compiuta con un breve tronco da Pontenuovo a Camerlata.

Il Comitato promotore è composto dei signori: cav. Giuseppe Gavazzi presidente, cav. ing. Ambrogio Campiglio vice-presidente, e dei signori Arnaboldi nob. dott. Emilio, Aureggi avv. Carlo, Bertarelli cav. Tommaso, Ciceri Giovanni Battista, Dell'Oro dott. Rinaldo, Gavazzi Riccardo, Giulini nob. Benigno, Rossi ing. Luigi, Giani dott. Francesco, coll'avv. Riccardo Aureggi per segretario, presso il quale ha la sua sede provvisoria in Milano.

Ferrovie Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 26 gennaio p. p., approvò i verbali dei Comuni di Airasca, Cercenasco, Scalenghe, Vigone e Villafranca, con cui deliberano di associarsi al Consorzio fra i Comuni interessati nella costruzione delle ferrovie Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo, ed accettare

le quote di concorso nelle somme loro rispettivamente attribuite.

Tramways Pinerolo-Cavour-Riva — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 26 gennaio p. p., autorizzò la Città di Pinerolo a fare il deposito cauzionale provvisorio per la concessione di un *tramway* a vapore sulla strada provinciale fra Pinerolo e Cavour, ed il signor Eugenio Azario sulla strada provinciale da Pinerolo al Borgo di Riva.

Tramways di Genova. — Leggesi nel *Corriere Mercantile* del 30 gennaio :

La Società Ligure dei trasporti, appena ne avrà ottenuta la concessione dalla Deputazione provinciale, darà mano ai lavori per l'apposizione delle rotaie per un *tramway* da Genova a Nervi.

Tramway Roma-Tivoli. — A cura del Direttore della Società del *tramway* Roma-Tivoli, verrà a giorni eseguita sulla linea un'esperienza militare per il trasporto di truppe.

Un battaglione di bersaglieri, con armi e bagaglio, partirà col treno da Roma per Tivoli, facendo ritorno in città qualche ora dopo.

Si farà il calcolo del tempo impiegato per l'imbarco e per lo sbarco, del numero di vetture occorrenti, delle ore di viaggio, della forza del vapore, ecc..

Tramway Monza-Barzanò. — Domenica scorsa, con treno speciale, si procedette al collaudo, da parte della Commissione governativa, accompagnata dal Consiglio di amministrazione e dal direttore ing. Guido Del Mayno, del tratto di strada Casatenovo-Barzanò. Il passaggio del treno era festeggiato dalla concorrenza di quei campagnoli. Arrivati a Barzanò, la musica di quel paese, che trovavasi sul piazzale della Stazione, salutava coi suoi concenti l'arrivo del treno. Dopo breve fermata, il treno faceva ritorno a Monza. L'apertura del nuovo tronco sperasi avrà luogo alla fine della corrente settimana.

Tramway Como-Fino-Saronno-San Pietro Martire. — Con R. Decreto del 21 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 31 gennaio p. p.), la Società per la costruzione e l'esercizio di un *tramway*, con trazione a vapore od altri motori, per trasporto di passeggeri e merci da Como a Fino e Saronno, con eventuale diramazione a Rho, e da Fino a San Pietro Martire — Società sedente in Saronno, col titolo di *Società del tramway Como-Fino-Saronno-San Pietro Martire*, col capitale di L. 500,000, diviso in 2000 azioni da L. 250 ciascuna e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto — è autorizzata, e n'è approvato lo statuto, colle modificazioni formulate nell'atto pubblico del 4 dicembre 1879.

Tramway Villa Fornaci-Treviglio — Leggesi nella *Perseveranza* del 3:

La Deputazione provinciale di Milano, nella sua seduta del giorno 23 gennaio p. p., deliberava di accordare la concessione di questa importante linea al signor cav. Ferdinando Pistorius, che già veniva proposto dai rappresentanti dei Comuni d'Inzago e Bellinzago Lombardo, e che ebbe ad accettare tutte le condizioni stabilite dalla Deputazione medesima; ed a tal uopo invitava il concessionario a fare il voluto deposito, come dai Capitolati. Così noi vedremo presto compiuta questa linea di comunicazione fra due importanti linee fiorenti, essendoci garante del buon esito l'eccellente prova che il signor cav. Ferdinando Pistorius, coraggioso e ricco industriale, ha fatto sulla linea Lodi-Treviglio-Bergamo, da lui costrutta ed esercita.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 30 gennaio :

Malgrado il freddo eccezionale del passato mese di dicembre, i lavori sulle linee di accesso al gran tunnel del Gottardo sono progrediti in modo soddisfacente nei terreni riparati, nelle gallerie e nei tunnels. Invece i lavori all'aria aperta sono per la massima parte sospesi.

Dal rapporto mensile N. 85, pubblicato dal Consiglio federale, si rileva che in complesso furono eseguiti :

Periodo di costruzione	Lavori di terra	Lavori di muratura
Maggio-ottobre	circa 946,500 m. c.	circa 54,210 m. c.
Novembre . . .	» 157,710 »	» 5,340 »
Dicembre	» 94,690 »	» 580 »
Totale	circa 1,198,900 m. c.	circa 60,130 m. c.

Nel preventivo, i lavori di terra erano calcolati a circa 4,800,000 m. c., ed i lavori di muratura a 298,000 m. c.; così alla fin d'anno se n'erano già eseguiti quasi precisamente 1/4 dei primi e 1/3 degli ultimi.

Calcolando specialmente il lavoro dei tunnels, nel numero complessivo di 25, la massima parte in lavoro, e la cui lunghezza varia fra 29 e 1934 metri, se ne hanno 8, la cui galleria di direzione è perforata, e 2 che hanno già compiuto anche lo strozzo. Lo stato complessivo dei lavori dei tunnels era alla fine del 1879 il seguente :

Sezioni	Galleria di direz.	Allargamento	Strozzo	Volta	Piedritti
Immensee-Fiora	3295	2161	150	41	10
Fiora-Göschenen	4269	2504	1452	97	106
Airolo-Biasca	2422	1832	1256	129	53
Giubiasco-Lugano	45	—	—	—	—

L'importo dei lavori preventivati ed eseguiti (senza tener calcolo delle riduzioni ottenute negli appalti) dà le seguenti cifre :

Sezioni	Preventivo	Valore alla fine di dicembre	Per 0/0
Immensee-Fiora	Fr. 11,172.600	Fr. 1,725.810	15
Fiora-Göschenen	22,229.700	4,565.900	21
Airolo-Biasca	23,697.400	4,903.900	21
Cadenazzo-Pino	2,246.100	106 900	5
Giubiasco-Lugano	7,798,800	39.200	1
	67,144.600	11,341.800	17

A proposito poi del lavoro nei tunnels, devesi osservare questa volta ch'esso non diede, in alcuni di essi, quanto si attendeva. Nel tunnel di Pfaffensprung, la perforazione meccanica non diede che un avanzamento di 30 metri correnti in 29 giorni di lavoro. All'imbocco superiore del tunnel di Prato, l'incontro di strati acquiferi nella parete d'avanzamento provocò la sospensione momentanea dei lavori. Lo scavo non potè essere ripreso che il 27 dicembre. Il 26 novembre venne attaccata la galleria del Monte Cenere dalla parte settentrionale, ed il 26 dicembre anche dalla parte meridionale. Il progresso medio del lavoro è di 1 metro circa al giorno. Nel mese di dicembre si è pure incominciata la perforazione del tunnel di Massagno.

Nel mese di dicembre vennero impiegati in media sulle linee d'accesso al Gottardo 6,227 operaj, cioè 3,011 lavoranti in terra, 2,682 minatori e 534 muratori. Aggiungendovi gli operaj impiegati nel gran tunnel del Gottardo, in numero di 2,756, il numero complessivo degli operaj impiegati alla costruzione della ferrovia del Gottardo durante il mese di dicembre, era di 8,983 uomini.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu : dal lato di Göschenen m. 24.10, dal lato di Airolo m. 12.10; in totale m. 36.20, cioè m. 5.15 in media giornaliera. Restano da perforare m. 200.60.

Ad Airolo, terreno molle, armatura.

Ferrovia del Monteceneri. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 2 :

Da una corrispondenza gentilmente speditaci dal Monteceneri, rileviamo che i lavori a quella galleria avevano raggiunto, al 31 gennaio, m. 75 all'imbocco nord e m. 37 all'imbocco sud. L'avanzamento medio giornaliero sarebbe quindi di m. 1.30. Dalla parte meridionale, passato lo strato superficiale, composto di terriccio e di macigni, ora i lavori progrediscono nella roccia solida del monte.

Nella stessa corrispondenza poi è fatto cenno con lode dell'attività e della capacità dell'assuntore del traforo, sig. Forloni V., e dell'egregio meccanico sig. Ferrario Costante,

alla cui oculatezza particolarmente si deve se finora non si ebbe a deplorare qualsiasi disgrazia.

Ferrovia dell'Arlberg. — La *N. Gazz. di Zurigo* riceve da Vienna i presenti ragguagli sul pragetto di legge presentato allo Camera dei deputati per la costruzione, a spese dello Stato, della ferrovia dell'Arlberg.

Il progetto di legge autorizza il Governo austriaco a costruire una ferrovia, che, partendo da Innsbruck, andrà a collegarsi colla ferrovia del Voralberg. La spesa relativa è calcolata in 35,600,000 fiorini; i lavori cominceranno nel 1880.

La linea è divisa in due sezioni: Innsbruck-Landeck e Landeck-Bludenz. Il primo tronco, della lunghezza di chil. 72, sarà costruito in due anni; la spesa relativa è calcolata in 7,600,000 fiorini. Costeggiando la riva destra dell'Inn, esso non presenterà grandi difficoltà tecniche: la pendenza massima sarà di 1.110, e la curva più ristretto il raggio di 300 m. — Il secondo tronco, lungo 65 chil., è situato interamente nella montagna, e sarà di costruzione più difficile del primo. Nella valle di Rosanna, sino ad un'altezza di 80 m. al di sopra del fondo della vallata, la pendenza è di 1.40; la linea traversa la vallata di Panznau sopra un viadotto a 3 archi, di 60 m. d'apertura ciascuno, e penetra a due riprese nella montagna mediante due tunnel lunghi 70 m. A 525 m. al disopra di Landeck trovasi la Stazione di S. Antonio, ove comincia il gran tunnel.

Per questo tunnel il Governo ha scelto il tracciato più lungo, ma meno elevato, nella considerazione che, dovendo l'Arlberg servire al traffico europeo, l'aumento d'interesse di capacità che porterà la scelta del tracciato più lungo sarà compensato dalla diminuzione delle spese d'esercizio.

Secondo il progetto adottato, codesto tunnel, lungo 10,270 m., si aprirà ad un'altezza di 1,302 m. sopra il mare, ed avrà una pendenza di 1,500; il punto culminante sarà a 1,310 m. sopra il livello del mare, poi avrà una contropendenza di 1.67; e l'apertura occidentale del tunnel sarà a 1,215 m. sopra il livello del mare.

Passato il tunnel, la linea discende seguendo una pendenza che tocca 1.33 presso Bludenz, ove sopra le roccie di Hollen e Schmidt con un viadotto largo 60 m., poscia traversa la montagna con due tunnel, lunghi 170 e 120 m.

La spesa del tunnel principale, che sarà a doppio binario, è calcolata in 16,216,000 fior. La costruzione durerà da 5 a 6 anni. Quanto alle linee d'accesso, che sarebbero costrutte in 4 anni, importerebbero una spesa di 11,784,000 fiorini.

Il credito aperto al Governo pei lavori da farsi nel 1880 sarà di 2 1[2 milioni di fiorini.

— A questo proposito, leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 31 gennaio:

Giovedì scorso ha avuto luogo in Berna una conferenza a proposito della ferrovia dell'Arlberg, sotto la presidenza del Direttore del Dipartimento delle ferrovie, ed alla quale hanno preso parte un delegato del Governo austro-ungherese ed i delegati delle nostre grandi Società ferroviarie svizzere. Gli oggetti in discussione riguardavano, tanto le quistioni di allacciamento, quanto la quistione delle tariffe A quest'ultimo proposito, l'Austria chiede che la ferrovia dell'Arlberg sia trattata dalle ferrovie svizzere come le più favorite strade ferrate estere.

— Scrivono poi da Berna, 30, al *Journal de Genève*:

La Conferenza relativa alla ferrovia dell'Arlberg, come era da prevedersi, decise che questa linea sarà trattata dalla Confederazione e dalle Società ferroviarie, sia pel raccordamento, sia per le tariffe e pel transito, nello stesso modo delle ferrovie estere più favorite.

Questa dichiarazione è stata inserita nel processo verbale e sottoscritta da tutti i delegati, eccettuato quello del Nord-Est, che non aveva istruzioni in proposito, ma che disse ne avrebbe riferito al Consiglio d'amministrazione, raccomandandone la ratifica.

Il delegato austriaco, sig. Steingraber, avrebbe desiderato entrare nelle questioni di dettaglio; ma gli fu fatto osservare che ci vorranno almeno 6 anni prima del compimento dell'opera progettata; essere quindi preferibile di regolarle più tardi, e bastare pel momento la dichiarazione generale fatta dal Consiglio federale e dalle Società interessate.

Ferrovie austriache — La Commissione ministeriale austriaca, nominata recentemente per lo studio dei progetti d'acquisto delle ferrovie da parte dello Stato, sta ora occupandosi della questione del riscatto delle linee Gisella, Linz-Budweis e Franz-Joseph, colla mira di formare all'ovest della Monarchia una rete dello stato. Tale questione si collega a quella della prossima costruzione della ferrovia dell'Arlberg.

Ferrovie tedesche. — La Commissione del Landtag, incaricata dell'esame del progetto d'acquisto da parte dello Stato della ferrovia renana e della ferrovia da Berlino a Magdeburgo per Potsdam, si è pronunciata per l'acquisto di quest'ultima.

Secondo il progetto, la linea passerà allo Stato il 1° gennaio 1880, con tutti gli aggravii ed utili. La sua lunghezza è di 259 chilometri, ai quali devonsi aggiungere 9 chilometri di raccordi. Le spese d'impianto si sono elevate a 138 milioni di marchi. Il prezzo d'acquisto è inferiore, e giunge a 129 milioni, così divisi: 60 milioni di Rendita 4 0[0 destinati ai proprietarii delle Azioni; 600,000 marchi di diritti di bollo; 67 milioni di marchi per le Obbligazioni privilegiate; e 814,000 marchi per i fondi di miglioramento.

— La seconda Camera assiana approvò la vendita della ferrovia Mein-Weser.

Notizie Diverse

Lavori pubblici autorizzati. — I lavori autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici a tutto il mese di gennaio ascendono a L. 20,035,040 per 283 lavori in 54 provincie; dei quali 59 per lavori di ponti e strade per L. 10,188,064,72 per ferrovie per L. 4,693,671, e 152 per opere idrauliche per L. 5,153,305.

Sussidii per lavori pubblici urgenti — Con R. Decreto del 18 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 26 detto mese), sul fondo dei due milioni inscritti nel bilancio del Ministero dell'interno per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale (giusta il disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1879, approvata col R. Decreto del 31 mese stesso), furono fatti gli assegnamenti risultanti dall'unito elenco per la somma di L. 304,350.

In tale elenco (pubblicato poi nella *Gazz. Uff.* del 27), la detta somma trovasi così ripartita per provincia:

1. Arezzo	L.	3,000
2. Benevento	»	15,000
3, Bologna	»	22,000
4. Campobasso	»	15,000
5. Caserta	»	4,000
6. Cuneo	»	20,000
7. Ferrara	»	10,000
8. Girgenti	»	20,000
9. Massa	»	6,000
10. Messina	»	20,000
11. Napoli	»	19,850
12. Novara	»	5,000
13. Pesaro	»	20,000
14. Reggio Calabria	»	10,500
15. Reggio Emilia	»	11,000
16. Roma	»	24,000
17. Rovigo	»	6,000
18. Siena	»	7,000
19. Siracusa	»	10,000
20. Sondrio	»	6,000
21. Trapani	»	6,000
22. Treviso	»	15,000
23. Udine	»	15,000
24. Venezia	»	12,000
25. Vicenza	»	2,000
Totale generale	**L.**	**304,350**

— Leggesi poi nell'*Opinione* del 1°:

In causa della indisposizione dell'on. Depretis, ministro dell'interno, la Commissione parlamentare pei sussidii ai Comuni non potè adunarsi nuovamente per stabilire il secondo riparto dei sussidii. Intanto il presidente della Commissione, senatore Giovanola, ed i relatori, senatore Manfrin e deputato Nicotera, hanno esaminato le istanze dei Comuni di altre dodici provincie. La seconda ripartizione comprenderà queste dodici provincie, ed i riparti successivi comprenderanno le provincie non beneficate nelle distribuzioni precedenti.

Fognatura di Roma — Avendo il Municipio di Roma stabilito d'intraprendere gli studii per la fognatura e pel bonificamento del sottosuolo della città, ha ottenuto dalla Prefettura, ed a termini di legge, il necessario decreto di autorizzazione agli ingegneri municipali d'accedere nelle private proprietà ed eseguire gli studii suddetti.

Il Sindaco, per conseguenza, avvertì i proprietarii e possessori di stabili, affinchè permettano l'ingresso nelle loro proprietà al sig. Angelo Vescovali, che nelle sue attribuzioni d'ingegnere-capo della divisione idraulica municipale, dovrà dirigere le operazioni; ed ai signori ingegneri comunali Adolfo Lepri, Adolfo Rossi e Domenico Costa, che dovranno coadiuvarlo; nonchè agli assistenti ed operaj, che occorressero.

Irrigazione dell'Agro veronese. — Lo stesso *Diritto* scrive:

È stato sottoposto all'esame del Consiglio superiore del Genio civile al Ministero dei lavori pubblici un progetto di derivazione dall'Adige per irrigare l'alto Agro veronese. Il Consorzio degli utenti è già stabilito: e quanto prima si spera che quest'opera, che ridonerà la vita a molte campagne del Veronese e del Mantovano, sia passata dal novero dei progetti a quello dei fatti.

Concessioni di derivazione d'acqua. — Con R. Decreto del 18 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 28 gennaio p. p.) è concessa facoltà agl'individui e Corpi morali indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice (prov. di Genova, Udine, Belluno e Firenze); 4 concessioni d'acqua per uso industriale o di irrigazione (sottoprefett. di Varese, prov. di Messina, Vicenza e Parma); e 5 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (3 prov. di Como, 1 Bergamo, 1 sottoprefett. Lecco).

— Con R Decreto del 1° gennaio p. p (*Gazz. Uff.* del 31 mese stesso), è concessa facoltà agl'individui e Corpi morali indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ivi descritte. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (prov. di Cosenza, Cuneo, Potenza, Bologna e Pisa, e sottoprefett. di Biella e Varese); e 4 concessioni d'acqua per irrigazione (prov. di Siracusa, Rovigo e Treviso, e sottoprefett. di Varese).

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 9 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 20 corr.), è approvato il Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia di Verona, da attivarsi un mese dopo la pubblicazione del suddetto R. Decreto.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 21 dicembre 1879 (*Gazz. Uff.* del 22), è approvato l'aumento del capitale della Società per azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo di *Società Ligure Lombarda per la raffinazione degli zuccheri*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 21 marzo 1872, portando il detto capitale da L. 5,000,000 a L. 7,500,000, mediante emissione di 10,000 azioni da L. 250 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Consiglio dell'industria e del commercio. — In esecuzione del disposto dell'art. 1 del R. Decreto in data 8 dicembre 1878, col quale fu riformato l'ordinamento del Consiglio dell'industria e del commercio, il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha decretato, in data 21 gennaio p p., che per l'anno 1880 avranno voto nel Consiglio medesimo, per mezzo dei propri presidenti:

a) Le Camere di commercio di Alessandria, Bari, Bologna, Como, Cosenza, Fermo, Firenze, Genova, Livorno, Messina, Padova, Palermo, Roma, Sassari, Savona, Teramo, Torino, Verona;

b) La Società economica di Savona, la Società d'incoraggiamento d'arti e mestieri di Milano, il Reale Istituto d'incoraggiamento alle scienze naturali, economiche e tecnologiche di Napoli, l'Associazione dell'industria laniera italiana di Biella, la Società economica di Trapani, l'Academia Olimpica di Vicenza.

Concorso enologico. — Leggesi nel *Diritto* del 12:

Sappiamo che il Ministero d'agricoltura, industria e commercio aprirà un concorso di macchine ed attrezzi enologici con premii speciali. Il concorso avrà luogo a Roma, in occasione del quarto Congresso enologico e della quinta fiera di vini italiani.

La esecuzione di detto concorso è stata affidata al Comizio agrario di Roma.

Il Ministero assegna in premio due medaglie d'argento e quattro di bronzo, ed acquisterà, fino alla concorrenza di duemila lire, di quelle macchine ed attrezzi enologici che saranno premiati.

Il sistema di aggiungere alle medaglie l'acquisto degli strumenti premiati è cosa lodevolissima e bene ideata; e merita perciò di essere encomiato l'on. Amadei, segretario generale del Ministero d'agricoltura, per averla già adottata pel concorso delle piccole trebbiatrici a vapore, che avrà luogo nel prossimo luglio a Perugia.

Onorificenze. — Il *Diritto* dice:

L'on. Baccarini è stato nominato presidente del Collegio degli ingegneri di Roma. È questo un onore reso all'illustre ingegnere del Genio civile, che regge il dicastero dei lavori pubblici, e che mai non tralasciò di favorire il progresso dell'ingegneria.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

L'animazione non è stata molta nella scorsa settimana, rispetto ai valori ferroviarii, se non a riguardo delle Obbligazioni, le quali con qualche eccezione richiamano l'attenzione del mercato. Le Azioni Meridionali si tennero tra il 406.50 al 409 per liquidazione, e sul 410.50 per fine mese. Le Obbligazioni relative sostenute a 289.75 e 290. I Boni a 591 e 592.

Le Sarde, della serie A, si aggirarono sul 297 al 297.25; quelle della serie B, sul 293 al 293.50; le nuove trattate con vigore a 275 e 275.50.

L'Alta Italia si tenne a 292.50 e a 293.75; le Pontebbane ferme sul 447 al 449.50 fine febbraio.

Le Centrali Toscane a 454; le Vittorio Emanuele a 309.

Le Azioni Ferrovie Romane, poichè si seppe che il Senato aveva approvato il progetto di riscatto, salirono a 147, poi a 153.75 per febbraio.

A Parigi, sostenute le Lombarde da 197 a 205; le Obbligazioni a 258 e 261. Il miglioramento di questo titolo è dovuto al progetto di legge, ora portato davanti alle Camere austriache, per la costruzione della strada ferrata di *Arlberg*. Questa linea darebbe alle Lombarde un supplemento di traffico internazionale.

Le Vittorio Emanuele negoziate a 275 e 276. — Le Azioni delle Ferrovie Romane ben sostenute in causa del voto di riscatto dianzi accennato, e negoziate a 130 e 135; le Obbligazioni relative a 316 e 325.

CONVOCAZIONI

Banca di Credito veneto in Venezia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 22 corrente in Venezia (sede sociale, palazzo Martinengo

S. Benedetto), per modificazioni allo statuto sociale, per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e la relazione dei revisori dei conti del 1879, per approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1880.

Manifattura di lana in Borgosesia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio ed il rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio e relative deliberazioni, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti.

Impresa dell'Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Torino (Banca di Torino), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1879, e per la nomina di consiglieri.

Società anonima del ponte di Ripetta — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Roma (via Mario dei Fiori, 16), per udire il resoconto del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori sul bilancio 1879, per la elezione di consiglieri e revisori pel 1880, e per comunicazioni diverse.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 2 corrente, presso la Ditta Giuseppe Malan e C. in Torino (via Carlo Alberto, 9) si paga agli azionisti il riparto del 2° semestre 1879 in L. 11.75 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 9 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, compreso fra la Masseria d'Ostiglio presso il Pilone ed il torrente Fino, della lunghezza di m. 10,444.17, per la presunta somma di L. 299,800. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino, compreso fra l'abitato di Cella e la spalla destra del torrente Stabia, della lunghezza di m. 6366. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì del 10 detto mese, presso la Sottoprefettura di Cotrone, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione dei due tronchi di strada obbligatoria, che da Casabona arriva al Bosco Bruchetto, e finisce alla consortile Strongoli, della lunghezza complessiva di m. 9639, in diminuzione dell'importo di L. 155,800, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Paternopoli per Montella verso Acerno, compreso fra Paternopoli e Castelfranci, della lunghezza di m. 7781.53, per la presunta somma di L. 139,985. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Isernia per Atina a Roccasecca, compreso fra Serra Zappone e la strada provinciale Sferracavalli sotto Atina, della lunghezza di m. 18,372.09, in diminuzione della somma di L. 356,216.65, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per lo appalto della fornitura di 40,000 chil. di ottone in lamiera mezzana, in diminuzione dell'importo di L. 112,000, già ribassato di L. 0.51 per cento nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 12 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada provinciale da Bronte al Ponte Cantara, per il presunto importo di L. 90,520.49. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2250 in valori legali; cauzione definitiva L. 4500, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della sponda destra del vecchio Porto-Canale e riparazione della rotta subacquea della sponda verso il Canale del Molo-Levante, per il presunto importo di L. 209,510.29. Lavori da eseguire entro 36 mesi. Deposito interinale L. 12,000; cauzione definitiva lire 30,000 rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale della nazionale della Puglie dopo Ariano alla provinciale di Melfi, compreso fra la Cappella Calvario Vignale prima di Accadia ed il torrente Calaggio, della lunghezza di m. 16,156.63, per la presunta somma di L. 162,461. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da presso Caselle in Pittari allo Scario, compreso fra la Sella Rotondella e la Sella di Via Coverta, della lunghezza di m. 6017, per la presunta somma di L. 127,700. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 40,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per l'importo di L. 136,000. Consegna entro 200 giorni, in 4 eguali rate di 10,000 ciascuna, a 50 giorni di distanza l'una dall'altra. Deposito L. 13,600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Novara, si procederà all'appalto definitivo della costruzione di un ponte obbliquo in muratura sul torrente Agogna presso Borgomanero, in diminuzione dell'importo di L. 65,271.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 3000 in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano alla provinciale di Porto Empedocle, compreso fra il confine colla provincia di Trapani e la provinciale da Porto Palo a Menfi, per il presunto importo di L. 53,453. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, oltre un supplente o fideiussore.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla traversa di Platì a Bagaladi, compreso tra la fiumarella Ettore alle Cambarie e la Sella Cerasia, della lunghezza di m. 16,437, per la presunta somma di L. 233,011. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Vercelli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato municipale ad uso di Caserma sul Campo della Fiera, per il presunto importo di L. 258,500. Lavori da eseguire entro il novembre 1881. Deposito L. 25,850 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Tirolle e relative strade d'accesso, lungo il 4° tronco della strada nazionale Cassia, per la presunta somma di L. 132,420. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000, in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva L. 13,650, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, compreso fra il Ponte sul Rio e la Masseria d'Ostilio presso il Pilone, della lunghezza di m. 10,747.57, per la presunta somma di L. 183,690. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8,700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero delle finanze in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova Dogana di Catania, per il presunto importo di L. 354,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 18,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 36,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di alloggi ad uso del personale amministrativo del carcere di Orvieto, per il presunto importo di L. 22,367.92. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L 2600 in numerarioso rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione del tronco della strada provinciale per Bosco Martese da Teramo alla strada Aquila-Ascoli, compreso fra l'abitato di Torricella Sicura ed il Colle di Fano, della lunghezza di m. 10,453.58, per la presunta somma di L. 212,148. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 15 detto mese, presso il Consorzio stradale Bolognano-Musellaro-Salle (prov. di Chieti), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª, per l'appalto della costruzione della strada consortile, che dall'abitato di Bolognano tocca quello di Musellaro ed arriva ai confini di Salle, della lunghezza di m. 7560, per il presunto importo di L. 45,700. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di panchine e rifiorimento di scogliere per garanzia delle officine Carpentieri e quelle dei fornelli per le lamiere nel Cantiere di Castellammare di Stabia, in diminuzione dell'importo di L. 32,395, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4400 in contanti o rendita D.P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Santa Lucia del Cicolano alla nazionale Aquila-Teramo, compreso fra la nazionale dell'Umbria per Villagrande ed il Viottola campestre per San Vito, della lunghezza di m. 11,048.14, per la presunta somma di L. 128,630. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1880.

Morandini comm. Giovanni presidente del Consiglio d' amministrazione, Milano lire 5; Fenolio cav. Bernardo, consigliere, id. 5; Benazzo cav. Enrico, id. 5; Salis conte Ulisse, id. 5; Boselli comm. Leopoldo, id. 5; Martorelli comm. Francesco, id. 5; Medin conte Stefano, segretario capo del Consiglio d'amministrazione, 12; Belgioioso conte Ariberto, segretario id. 3.50; Massa comm. Mattia, direttore dell'esercizio, 50; Petitbon, ragioniere centrale, 10; Magnani cav. Gio, agg. al rag. cent., 10; Fochesato Gio, capo contr. spese 5; Zineroni ing. Vincenzo capo contr. lavori, 5; Beltrami ing. Enrico capo. sez. 5.

(*Continua*).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

3ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1880.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	332,356.00	229.85
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	358,463.95	247.90
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 26,107.95	— 18.05
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	1,077,195.20	744 95
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	1,084,758.60	750.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 7,563.40	— 5.23
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	159,253.80	136.46
Settimana corrisp. nel 1879.	1,146.—	152,012.44	132.65
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 21	+ 7,241.36	+ 3.81
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,159.—	431,445.41	372.26
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,146.—	409,252.85	357.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 13	+ 22,192.56	+ 15.15

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dal* 12 *al dì* 18 *novembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	529,760.50	16,432.61
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	471,025.00	14,822.32
Differenza (in più . . .	24	58,735.50	1,610.29
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 9.bre 1879 .	1,674	24,816,098.62	16,804.09
Periodo corr. 1878	1,657	23,095,121.76	15,799.18
Aumento	17	1,720,976.86	1,004.91
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,766,64	12,445.23	8,338.91
Piccola Velocità	5,852,47	308.48	2,526.33
Totali . . .	34,619.11	12,753.71	10,865.24

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.51
Bagagli e cani.	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V. ..	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V. ..	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi.	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.51	»	101,528.68	123,297.19

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvigionamento di chilogrammi 100,000 foglie di tabacco DRAMA.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere col mezzo della concorrenza all'acquisto di chilogrammi 100,000 tabacco in foglia *Drama*, ripartiti in chilogrammi

50,000 tipo A — 30,000 tipo B — 20,000 tipo C

da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1880, in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

Notifica:

Che il giorno 20 del mese di febbraio 1880, alle ore 1 1[2 pomeridiane sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1879 od anteriore 1878, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolato d'Italia a Salonicco.

Detti tipi, sono depositati in quest'ultima località a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri ti-

toli garantiti dallo Stato, calcolati questi quella al valore di Borsa del giorno antecedent a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salva l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 23 *dicembre* 1879.

Il Consigliere d'Amministrazione
VERDURA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 27 gennaio 1880.

6.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 23 Azioni estratte.

194 223 333 507 553 631 637 697 809 1304 1328
1361 1431 1549 1567 1585 1610 1715 1810 1858 2113 2205 2394

14.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 79 Obbligazioni estratte.

341	480	811	1142	1232	1780	1815	2015	2059	2629	2684	3010	3386
3464	4084	4474	4986	5162	5269	6240	6265	6651	6883	6944	7088	7199
7261	7424	7849	7960	7968	8341	8353	8531	8617	8940	9169	9197	9993
10043	10724	10964	11342	11790	12293	12438	13221	13427	13615	13793	14132	14285
14311	14872	14922	14930	15231	16282	16287	16633	16965	17710	17822	18039	18291
18593	18767	18995	19077	20665	20679	21339	21539	21890	22229	22411	22464	23758	23801

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1880, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza dell'annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1880.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1880).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 347 } da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie
Id. 30 gennaio 1878 » 654 — 691 } dell'Alta Italia
Id. 27 gennaio 1879 » 469 — 479 — 1175.

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 29 gennaio 1877 N. 14402 da rimborsarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia
» 27 id. 1879 » 113 3969 11968 13367 13886 18079.

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interessi, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1880 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.05 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 28 gennaio 1880.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che fino dal giorno 15 gennaio a. c. ha aperto una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal 1° Marzo 1880, dei locali ad uso Caffè-Buffet nella Stazione di Sestri Levante. Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la detta Stazione e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Sestri Levante

in modo che pervengano non più tardi del giorno 7 Febbraio 1880.

L'offerta deve essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire it. *sessanta* (60) in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* (100) in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione, o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 8 Febbraio 1880 a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reincilo*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Potoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzole Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 20 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	234
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	930
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	213
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	193
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 11 Febbraio 1880 N° 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE nel 1878

(Continuazione e fine — V. N. 5).

Come abbiamo promesso nel precedente numero, chiuderemo oggi la nostra rassegna sulla Relazione dell'on. Valsecchi per l'esercizio delle strade ferrate italiane nel 1878[1].

Dopo avere analizzato il movimento dei *Viaggiatori*, delle *Merci* e del *Bestiame*, troviamo ora che il numero complessivo dei *Convogli* effettuati nel 1878 fu di 424,417 (cioè 404,570 diretti, omnibus, misti e merci, e 19,817 di ghiaia e materiale), ed il numero giornaliero dei medesimi fu di 1,162.79 (cioè 1,108.41 dei primi, e 54.38 dei secondi); — mentre nel 1877 sommarono in complesso a 419,834 (cioè 400,708 diretti, omnibus, misti e merci, e 19,126 di ghiaia e materiale), e per giorno 1,150.23 (cioè 1,097.83 dei primi, e 52.40 dei secondi). — Nel 1878 si ebbero quindi 32,781,326 convogli-chilometro (31,896,823 dei primi, 884,503 dei secondi), colla percorrenza media di un convoglio per chil. 77 (79 dei primi, 45 dei secondi); mentre nel 1877 si ebbero 32,203,757 convogli-chilometro (31,279,118 dei primi, 924,639 dei secondi), colla percorrenza media di un convoglio per chil. 77 (78 dei primi, 48 dei secondi)[2].

Volendosi poi conoscere la composizione media generale dei suddetti convogli d'ogni specie, troviamo che nel 1878 si ebbero: locomotive 1,25, vetture 4.63, e vagoni 10.34; mentre nel 1877 si ebbero locomotive 1.26, vetture 4.70, e vagoni 10.74. —

Il numero totale delle *Macchine* e dei *Veicoli* in servizio nel 1878 fu di: locomotive 1,385, vetture 4,301, vagoni 23,483 (nel 1877, rispettivamente: 1,348, 4,324, 23,121[3]; colla percorrenza totale di chil. 41,121,832 per le prime, 151,841,150 per le seconde, e 338,887,408 per le terze (nel 1877, rispettivamente: 40,521,541 per le prime, 147,008,786 per le seconde, 345,972,757 per le terze); e colla percorrenza media di chil. 29,693 per le prime, 34,659 per le seconde, e 14,431 per le terze (nel 1877 rispettivamente: 80,060 per le prime, 33,998 per le seconde, 14,964 per le terze[4]. —

Le spese per la trazione e riparazione del *Materiale mobile* ascesero nel 1878 alla complessiva somma di lire 37,665,145.34, cioè L. 1.18 per convoglio-chilometro utile; mentre nel 1877 ascesero a L. 37,907,271.68, cioè L. 1.21 per convoglio-chilometro utile. — Il consumo di carbone ed olio per le locomotive ascese nel 1878 a chilogrammi 381,803,378 del primo, e 1,074,195 del secondo; mentre nel 1877 ascese invece a chilog. 392,061,241 del primo, e 1,095,382 del secondo[5]. — E tale consumo, ragguagliato per locomotiva-chilometro fu di chilog. 9.284 del primo, e 0.026 del secondo; e per convoglio-chilometro fu di chilog. 11.647 del primo, e 0.033 del secondo; mentre nel 1877 fu per locomotiva-chilometro rispettivamente; 9.675 e 0.027, e per convoglio-chilometro rispettivamente 12.174 e 0.034[6]. —

In quanto agli *Accidenti* occorsi sulle ferrovie italiane durante il 1878, risulta che i principali effetti di essi furono: 407 fuorviamenti e 237 urti (nel 1877 furono 409 dei primi e 224 dei secondi), con 444 morti e 480 feriti (nel 1877 furono 152 dei primi e 408 dei secondi).

Dei *morti*: 19 furono per causa di accidenti ferroviarii

(1) Dobbiamo anzitutto correggere un errore di stampa incorso nel nostro n. 5, prima colonna, terzo capoverso. Dopo le parole « ascendeva a chil. 8268 », dovevasi aggiungere: « mentre al 31 dicembre 1877 ascendeva a chil. 8178 ».

(2) Qui devesi notare una differenza di cifre colla Relazione 1877, in cui si diceva che i convogli-chil. ascendevano a 32,200,581 (di cui 31,275,942 dei primi, [illegible] dei secondi), benchè si trovi poi esatta la indicazione della percorrenza media di un convoglio.

(3) Nella Relazione 1877 erano qui indicati 23,119 vagoni, in luogo di 23,121.

(4) Nel 1877 s'indicavano invece 14,965 per le terze.

(5) Queste cifre non corrispondono colla Relazione del 1877, in cui sono invece indicati chilog. 394,738,466 di carbone, e 1,049,418 di olio.

(6) Nemmeno queste cifre corrispondono colla Relazione 1877, in cui erano esposti: per locomotiva-chil. 9.741 e 0.026, e per convoglio-chil. 12.062 e 0.034 rispettivamente.

(La Redazione).

(14 agenti, 3 viaggiatori, 2 estranei); 83 per propria imprudenza (36 agenti, 2 viaggiatori, 45 estranei); 42 per suicidii (1 viaggiatore, 41 estranei); — mentre nel 1877 furono 6 per la prima causa (5 agenti, 1 estraneo); 103 per la seconda (56 agenti, 7 viaggiatori, 40 estranei); 43 per la terza (5 agenti, 1 viaggiatore, 37 estranei).

Dei *feriti*: 195 furono per accidenti ferroviarii (165 agenti, 14 viaggiatori, 17 estranei [7]); 278 per propria imprudenza (194 agenti, 34 viaggiatori, 50 estranei); 7 per tentati suicidii (tutti estranei); — mentre nel 1877 furono 65 per la prima causa (48 agenti, 10 viaggiatori, 7 estranei); 340 per la seconda (289 agenti, 17 viaggiatori, 34 estranei); 3 per la terza (1 viaggiatore, 2 estranei).

Risulta quindi che nel 1878 il numero dei viaggiatori morti (5) e feriti (48) per causa di accidenti ferroviarii o per propria imprudenza (esclusi i suicidii) fu di 0.000614 morti e 0.005892 feriti per ogni chil. di strada in esercizio; e di 0.177 morti e 1.703 feriti per ogni milione di viaggiatori trasportati; — mentre nel 1877 il numero dei morti (7) e feriti (27) come sopra, fu di 0.000879 morti e 0.003390 feriti per ogni chil. di strada in esercizio; e di 0.249 morti e 0.962 feriti per ogni milione di viaggiatori trasportati. —

Terminate così le dimostrazioni statistiche relative all'esercizio, la Relazione vi fa seguire alcune osservazioni rispetto agli orarii, alle tariffe ed ai servizii cumulativi.

Rispetto agli *Orarii*, si accennano le principali modificazioni introdotte nel 1878: sulle ferrovie dell'Alta Italia, in seguito all'apertura al pubblico servizio del tronco da Treviglio a Rovato, e tenuti nel debito conto gl'interessi della città di Bergamo; sulle ferrovie Romane, per la istituzione, in via di esperimento, di un nuovo treno fra Velletri e Roma e viceversa, per migliorare le comunicazioni della provincia romana colla Capitale; e sulle ferrovie Calabro-Sicule, in seguito all'apertura del tronco fra Santa Caterina e Caltanissetta.

Oltre poi alle variazioni speciali per alcune linee, durante le stagioni estiva ed autunnale, affine di meglio soddisfare i bisogni del pubblico, si accennano le disposizioni prese per un miglioramento di orario sulla rete del Piemonte, in seguito al ricorso di diversi onorevoli membri dei due rami del Parlamento; miglioramento che, connettendosi coll'orario di tutta la penisola, venne accuratamente discusso colle varie Amministrazioni ferroviarie, e poscia attuato, con riserva delle ulteriori modificazioni da adottarsi in seguito all'apertura dell'intera linea della Pontebba, di concerto colle Amministrazioni ferroviarie austriache.

Per ultimo, si accenna alla Convenzione conchiusa colla ditta Mangili di Milano per la navigazione a vapore sul Lago Maggiore, che prima facevasi a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. —

In quanto alle *Tariffe*, si nota che durante il 1878 non furono fatte radicali riforme ai regolamenti-tariffe in vigore pei trasporti in servizio cumulativo interno ed internazionale; e solo vi furono introdotte parziali modificazioni, di cui noi non possiamo tener conto in questa nostra rassegna.

Notiamo però che, in seguito all'apertura all'esercizio di nuovi tronchi, ed avuto anche riguardo al maggiore sviluppo del traffico verificatosi in alcune località, furono ammesse ad effettuare trasporti in servizio cumulativo italiano altre 13 Stazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia, 2 delle Romane, e 10 delle Meridionali; con apposita Convenzione si stabilì il servizio cumulativo anche colle Ferrovie consorziali venete; e si estese pure, per le vie di Lecco e Como, il servizio cumulativo già esistente tra le Ferrovie dell'Alta Italia e le Società riunite per la navigazione sul lago di Como.

[7] Queste cifre parziali darebbero invece il numero totale di 196. (La Redazione).

La vendita dei biglietti di andata e ritorno venne estesa ad altre 12 Stazioni delle Meridionali, e 5 della rete sicula. I biglietti d'abbonamento mensile pegli studenti, in vigore sulle Ferrovie Romane, venne ridotto trimestrale e semestrale, escludendo però i frequentatori di corsi privati. Così pure furono adottate, fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie italiane, nuove norme pei viaggi a prezzo ridotto degl'impiegati delle Amministrazioni centrali dello Stato e loro famiglie, che si recano in congedo, o ne ritornano.

In quanto al servizio cumulativo internazionale, si accennano alcune nuove tariffe stabilite d'accordo tra i Governi italiano, francese, svizzero, germanico ed austriaco; ma noi crediamo superfluo l'occuparcene, essendo già esse da qualche tempo in vigore.

Rispetto al trasporto della Valigia anglo-indiana, abbiamo già nello scorso numero riferite in nota le cifre principali del relativo prospetto. —

La Relazione ci offre poscia alcuni ragguagli statistici sulla *Polizia e giurisprudenza ferroviaria*, dai quali risulta che il numero delle contravvenzioni, portate nel 1878 in giudizio avanti i Tribunali e le Preture del regno, ed il conseguente numero di sentenze a cui esse diedero luogo, fu di poco inferiore a quello del 1877.

Dal relativo prospetto rileviamo infatti, che le contravvenzioni per cause diverse sommarono nel 1878 a 1139 (suddivise in 415 per l'Alta Italia, 318 per le Romane, 288 per le Meridionali e Calabro-Sicule, e 118 per le Sarde); mentre nel 1877 sommarono a 1,220 (suddivise in 500 per l'Alta Italia, 302 per le Romane, 291 per le Meridionali e Calabro-Sicule, e 127 per le Sarde). — Le sentenze di condanna sommarono nel 1878 ad 846 (per le dette linee rispettivamente: 312, 244, 215, 75), mentre nel 1877 sommavano a 910 (per le dette linee rispettivamente: 376, 220, 242, 72). E le sentenze di assoluzione sommarono nel 1878 a 293 (per le dette linee rispettivamente: 103, 74, 73, 43), mentre nel 1877 sommavano a 310 (per le stesse linee rispettivamente: 124, 71, 60 e 55).

Accennati poi alcuni particolari sui procedimenti relativi alle dette contravvenzioni e sulla responsabilità civile delle Amministrazioni ferroviarie pel fatto degli accidenti, la Relazione conchiude che i procedimenti medesimi ebbero fin qui un esito corrispondente alla massima generalmente adottata dalla giurisprudenza, « che cioè l'Amministrazione delle ferrovie deve garantire le persone e le sostanze a lei affidate pel trasporto, eccettochè trattisi di danni che, in seguito alle dovute prove, risultino derivati dal caso o da forza maggiore ». —

Dopo ciò, la Relazione si chiude dichiarando che la sorveglianza governativa sulle ferrovie venne fatta nel 1878 colle stesse leggi e regolamenti vigenti nel 1877. Quanto al personale dei Commissariati, non ne fu punto modificata la pianta del 1874; ma, stante l'aumento di 1300 chilometri di ferrovia dall'anno 1874 a tutto il 1877, si rese necessario di mantenere applicati ai Commissariati medesimi alcuni ingegneri ed assistenti del personale delle costruzioni. Le somme relative stanziate in bilancio ascendevano nel 1878, come nel 1877, a L. 413,500 (di cui 348,500 per stipendii, indennità e spese d'ufficio, e L. 65,000 per spese variabili). —

Con ciò poniamo fine alla nostra rassegna, rinnovando all'on. Valsecchi il meritato elogio per un lavoro così accurato ed importante. Che se vi notammo qua e là alcune differenze di cifre, dipendenti forse in gran parte da errori tipografici, lo abbiamo fatto coll'unico intendimento di richiamare su esse l'autorevole sua attenzione, affinchè nella Relazione successiva possano essere diligentemente eseguite tutte le correzioni atte ad accrescere il pregio e l'utilità di siffatta Statistica annuale sulle ferrovie italiane, che vanno prendendo sempre maggiore sviluppo.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Personale delle Ferrovie dell'Alta Italia — Stipendii — Sequestrabilità = Polizia ferroviaria — Carattere giuridico degli agenti incaricatine.

Nel N. 45 dello scorso anno, di questo periodico, ci riservammo di ritornare sulla grave questione accennata la prima in epigrafe, e lo facciamo volentieri ora che abbiamo sott'occhio la sentenza 30 ottobre 1879 del Tribunale civile di Torino. Questa non venne sinora appellata; ma non crediamo di dovere oltre ritardare un cenno degli argomenti *hinc inde* nella interessante controversia.

Sull'applicabilità al personale delle Ferrovie dell'Alta Italia, ora indubbiamente al servizio dello Stato, dell'art. 45 della legge 24 aprile 1864, che interdice i sequestri e cessioni degli stipendii e pensioni degl'impiegati governativi, avova risposto negativamente il Consiglio di Stato, affermativamente il Tribunale civile di Milano, ed ora in senso opposto a quest'ultimo ha pronunciato quello di Torino.

Vediamone brevemente i motivi.

Quanto al parere del Consiglio di Stato, non ne conosciamo la motivazione; pare però che la ragione essenziale consista in ciò, che tratterebbesi di un personale, che presta al Governo un servizio soltanto *temporaneo*, e convenga quindi in massima mantenere lo *statu quo*.

Il Tribunale di Milano ragiona invece così: « Considerato che, a termini dell'art. 4° della legge 8 luglio 1878, a datare dal 1° di quel mese e fino al 30 giugno 1880, venne assunto dal Governo, per conto diretto dello Stato, l'esercizio delle Strade ferrate del Sud dell'Austria: niun dubbio pertanto che col 1° luglio 1878 il personale delle Ferrovie cessò di dipendere dalla Società testè nominata, e passò alla dipendenza dello Stato, il quale (art. 9) si riservò la nomina del Direttore, del Cassiere, del Ragioniere centrale da farsi per Decreto Reale, le nomine e le promozioni dei Capi del Servizio da farsi per Decreto ministeriale, delegate al Consiglio d'amministrazione le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti; ferme le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'art. 27 *ter* della Convenzione di Basilea, approvata colla legge 29 giugno 1876, N. 3181, col quale il Governo, senza assicurare alcun impegno speciale, accettava il personale in servizio ordinario, salve le variazioni nel numero, nel grado, negli stipendii degli impiegati, che fossero la conseguenza di nuovi organici da stabilirsi dal Governo medesimo.

« Considerato che la mancanza di siffatti nuovi organici e la provvisorietà dell'esercizio governativo sono i principali argomenti posti in campo per negare attualmente agli impiegati delle Ferrovie dell'Alta Italia la qualità ed il carattere di impiegati dello Stato.

« Senonchè, se nei rapporti amministrativi è agevole concepire uno stato di cose provvisorio, all'incontro nel determinare la giuridica personalità di siffatti impiegati, nei rapporti attinenti al diritto privato, non è possibile verun temperamento o veruna via di mezzo; ed assodato che col 1° luglio 1878 cessarono di dipendere da qualsiasi Società industriale privata, ne consegue che passarono alle dipendenze del Governo, e ne divennero suoi impiegati per tutto quel tempo pel quale durerà l'esercizio governativo..................

........« Considerato che, ad ogni modo, qualsiasi dubbio sulla interpretazione e sulla portata del succitato art. 45 della legge 14 aprile 1864, scompare colla pubblicazione del nuovo *Codice di Procedura civile*, il quale nell'art. 591 divieta, senza limitazioni e restrizioni di sorta, il sequestro degli stipendii e delle pensioni dovute dallo Stato; epperò, se questo Tribunale in oggi fosse chiamato a pronunziarsi sulla validità del sequestro dello stipendio di un impiegato ferroviario, attivato nelle forme stabilite dagli art. 611 e seguenti, suddetto Codice, non potrebbe esitare a pronunciare un giudizio negativo. L'art. 591 non parla, è vero, delle cessioni, e nemmeno poteva occuparsene, trattandosi di materia estranea alle leggi di procedura; ma le ragioni che vietano la cessione degli stipendii pagati dallo Stato, già accennate nei predetti motivi, sono le medesime che non ne permettono il sequestro ». —

Gli opposti ragionamenti del Tribunale di Torino si riassumono in ciò, che: — L'applicazione dell'art. 27 *ter* della Convenzione di Basilea, riflettente il passaggio del personale delle Ferrovie dell'Alta Italia al Governo rimaso (per effetto delle successive vicende legislative subìte dall'azienda ferroviaria dell'Alta Italia) in sospeso, essendosi ognor più chiarito il concetto essere la gestione governativa transitoria, e non altro che la via per affidare l'esercizio ferroviario all'industria privata — Nella Camera elettiva, dopo attuata la legge 8 luglio 1878, fu manifestata l'opinione che, quanto all'imponibilità sugli stipendii, la condizione del personale ferroviario non potesse dirsi variata. — Il Regolamento d'esenzione della legge ora citata raffermò tale concetto; ed anzi all'art. 25 annoverò, fra le attribuzioni della Ragioneria centrale, *le ritenute dipendenti da sequestri, pignoramenti e cessioni di stipendii*. — La legge vietante i sequestri e cessioni delle pensioni e stipendii degli impiegati dello Stato è legge eccezionale, che non vuol essere estesa: ad ogni modo, essa richiederebbe gli estremi, che si tratti di impiegati *nominati dal Governo*, con stipendii a carico *del bilancio generale dello Stato*, e sottoposti alla relativa legge sulla ritenuta; i quali estremi non si verificano pel personale delle ferrovie dell'Alta Italia, che non è nominato dal Governo (non tenendone luogo l'art. 27 *ter* della Convenzione di Basilea), ma sibbene dal Consiglio d'amministrazione, che è pagato dalla Cassa centrale delle Ferrovie, il cui prodotto netto soltanto è devoluto al bilancio dello Stato; che infine ha una Cassa speciale per le pensioni. — L'art. 591 del Codice di procedura civile, che vieta il pignoramento di stipendii e pensioni dovute dallo Stato, non ha dato maggiore estensione al principio, avendo soggiunto: *se non nei casi e nei modi stabiliti dalle leggi speciali;* la quale dichiarazione implica di lasciar salve tutte le prescrizioni a tal effetto già sancite dalle leggi speciali precedenti. — Infine, e ad ogni modo, quanto ai sequestri e cessioni anteriori alla legge 8 luglio 1878, per limitare l'efficacia alle quote arretrate esigibili a tale data occorrerebbe una nuova legge che ciò dichiarasse, come, a tale uopo, fu ritenuta necessaria la legge 18 marzo 1866, dopo quella 24 aprile 1864.

Ma ci par di sentire i propugnatori della tesi avversaria tosto ribattere:

Sia pur transitorio ed a qualunque ultimo scopo ordinato l'attuale esercizio governativo, *il fatto sta*, e con lui le sue legali conseguenze; invano si va raffigurando un ente astratto e provvisorio, che non sia lo Stato, per attribuirgli l'amministrazione, che non d'altri è opera se non dello Stato medesimo. Ogni finzione o distinzione, che pretendesi introdurre, è arbitraria. Nè ha influenza, in questa materia, la opinione manifestatasi alla Camera dei deputati in punto ad imposta per ricchezza mobile; poichè in quella occasione si volle unicamente mantenere inalterato lo speciale trattamento, che faceva la cessata Amministrazione per non aumentare col fatto proprio il gravame dell'imposta. Quanto al citato art. 25 del Regolamento, o si riferisce ai soli debiti verso lo Stato per alimenti; o, se ha voluto andare più in là, fu un tardo ed invalido rimedio ad una lacuna legislativa. L'allegare poi la mancanza di nomina governativa ad un personale che passò allo Stato in virtù della legge approvante la Convenzione di Basilea, e che ora il Governo nomina a mezzo di un Consiglio apposito; il negare che pesino sul bilancio dello Stato determinati stipendii, sol perchè sono

prelevati dalle entrate, invece d'esser pagati con questo dopo versate nelle Casse governative; il dire che non equivale alla soggezione alla legge sulla ritenuta degli stipendii il contributo imposto ad una Cassa-Pensioni passata alla dipendenza del Governo, è un sofisticare sui termini contro la sostanzialità dei fatti. Ed è una petizione di principio l'asserire trattarsi di legge eccezionale da non estendersi, e che tale estensione non fece l'art. 591 del Codice di Procedura civile, perocchè appunto è controverso se si tratti di caso omesso, o, non piuttosto, di pien diritto compreso e nella legge e nell'ora menzionato articolo; posta (come ritiensi dimostrata) la quale comprensione, è pur manifestamente applicabile la legge retroattiva del 1866, che non è se non parte inscindibile di quella del 1864.

In conclusione — termineranno i fautori della insequestrabilità — « vogliamo ammettere che nessuna innovazione in questa materia stava nella mente del legislatore e la convenienza di ciò in diritto costituendo; ma il diritto scritto sta irrecusabilmente per noi ». —

La controversia, pertanto, ci pare tuttavia irta di difficoltà; tanto più che (ritornando alla tesi opposta) abbiamo visto il 2 dicembre 1879 presentato al Parlamento un progetto di legge, d'iniziativa del deputato Fusco, per estendere a varie categorie d'impiegati non governativi, compresi tutti quelli delle Ferrovie, la insequestrabilità stabilita dalla legge del 1864.

In siffatto dibattimento, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia sta saviamente neutrale, ed i giuristi, i creditori ed i debitori attendono tutti, con vario, ma egualmente vivo interesse, l'ultimo responso dell'Autorità giudiziaria. —

Ora un breve cenno su altro importante argomento, che riguarda il personale delle ferrovie.

L'Amministrazione, la quale, altrettanto come è severa (e giustamente) nell'esigere la massima correttezza rimpetto al pubblico negli agenti che si trovano con esso in rapporto, così vuole rispettati i medesimi nell'esercizio delle loro funzioni, ha sempre propugnato il principio doversi tali agenti assimilare ai depositarii dell'autorità e forza pubblica, contemplati nella Sez. II del Tit. III Lib. II Codice penale; e la giurisprudenza ha pienamente assecondato siffatto sistema, corrispondendovi pure il Governo collo ammettere gli agenti delle strade ferrate alla partecipazione delle pene pecuniarie devolute all'Erario nazionale, come ha luogo per gli agenti governativi, a mente dell'art. 3 della legge 26 gennaio 1865, N. 2134.

La Cassazione torinese, con sentenza 22 dicembre 1879, sul ricorso F......, ha riconfermato il principio, mantenendo ferma (oltre l'onere di tutte le successive maggiori spese) la sentenza 28 maggio 1879 del Taibunale correzionale di Genova, che, in riforma di quella del Pretore di Voltri, aveva condannato il ricorrente F...... al carcere per giorni sei, all'indennità di L. 200 verso la parte lesa, ed alle spese del procedimento. Così il bigliettario sig. Giovanni F....... (già alla Stazione di Arenzano), assistito dal valente patrocinio che l'Amministrazione stessa volle fornirgli, ebbe ampia soddisfazione degli oltraggi e delle violenze patite nell'esercizio ed in causa delle sue funzioni.

Avv. G. E. G.

Nostre Corrispondenze

Roma, 10 febbraio.

Ho sott'occhio un importante scritto, o, dirò meglio, un breve, ma succoso esame critico della legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie. Ne è autore l'ing. Alfonso Audinot, nome a voi ben noto; e poichè le sue idee sulle modificazioni, che a questa legge sono necessarie per renderla pratica ed utile, concordano colle mie, io non saprei oggi come meglio soddisfare il mio debito di corrispondente, che riassumendovi in poche parole i criterii da cui egli fu tratto alle sue conclusioni.

Anzitutto egli dubita, e con ragione, che i preventivi parziali di ciascuna linea, a costruzione finita, collimino coi consuntivi; ma con nobile sentire, al quale pienamente mi associo, ne trae argomento per iscagionare gli ingegneri dalle accuse, che in ogni tempo ed in ogni luogo furono lanciate contro di loro, facendoli soli ed unici responsabili di così grave inconveniente. Ne dà invece la colpa, per la massima parte, alla precipitazione, colla quale, specialmente in Italia, vengono fatti gli studii: precipitazione che, se pel passato aveva forse qualche scusa nella urgenza delle circostanze che la determinavano, oggi non può averne alcuna, essendo cessate tali cause, e niuna preoccupazione dovendoci quindi condurre a quella fretta mal consigliata, apportatrice sempre di funeste conseguenze. Ciò è appunto quanto io stesso ebbi occasione di scrivervi, allorquando chiamai la vostra attenzione sulla Relazione della Commissione per le ferrovie economiche, che avete poi pubblicata.

L'ing. Audinot, fra i principali appunti che si possono fare alla suddetta legge, pone sovra ogni altro lo sminuzzamento dei fondi annualmente stanziati per le nuove costruzioni, in forza del quale, atteso il numero considerevole delle linee, si dovranno assegnare alle medesime, e per ciascun anno, delle somme inadeguate alla loro importanza ed all'entità del loro costo; dal che consegue che queste linee, trascinando la loro costruzione per un numero di anni il più delle volte doppio di quello occorrente, faranno rimanere in sofferenza ed infruttuose le somme sborsate di mano in mano che si sviluppano i lavori, con grave danno dell'Erario ed allontanando alle popolazioni il momento di poter usufruire dei beneficii delle ferrovie loro promesse dalla legge.

Svolge quindi rapidamente l'autore alcune considerazioni sulla condizione delle categorie inferiori, che, specialmente per le due ultime, possono essere riassunte nella massima: *Beati gli ultimi, se i primi saranno discreti*; perocchè a queste non toccheranno che le bricciole del gran banchetto ferroviario.

Allude poi alla poca correttezza che si otterrà nella condotta dei lavori, dal momento che, dovendo frazionare per le categorie inferiori gli stanziamenti annui con proporzioni necessariamente minori di quelli toccati alle prime categorie, si avranno per alcune linee delle somme non eccedenti le 150 mila lire, colle quali si potranno appena iniziare i movimenti di terra.

Molte altre considerazioni importantissime pone in campo l'autore, che la ristrettezza dello spazio non mi permette di riportare: non so, peraltro, trattenermi dal trascrivere le poche righe, colle quali egli chiude il suo scritto, dopo aver invocate le modificazioni alla legge:

« Tali modificazioni, circondate, lo s'intende, da « tutte le cautele che facciano sicuro l'animo anche « del più timido e dubbioso legislatore, non potranno « a meno di essere bene accolte alla Camera: se ac- « cadesse altrimenti, sarebbe proprio il caso di cre- « dere che le ferrovie si sono volute in teoria, ma « non in pratica ». —

Circa l'accordo del Governo colla Società delle ferrovie Meridionali, di cui vi parlai in una precedente mia, per l'esecuzione delle linee Aquila-Rieti-Terni e Benevento-Campobasso, sarà esso molto probabilmente legato con una combinazione di *modus vivendi* intorno la famosa questione del prodotto lordo eccedente le 15 mila lire al chilometro.

Come ben sapete, la concessione delle Meridionali, quale vige attualmente, stabilisce che il prodotto lordo chilometrico da 15,000 lire in su vada tutto a diminuzione di garanzia, cioè a tutto vantaggio del Governo: condizione questa che rasenta l'assurdo, inquantochè al prodotto lordo chilometrico oltre le 15 mila lire corrisponde una spesa, e la Società non può avere il romanticismo di far si che il traffico superi le 15.000 lire. E veramente, raggiunto quel limite assai prima che si presumesse, la Società riesci ad arrestare lo sviluppo del movimento, con mezzi diversi e con danno, nè lieve, nè limitato, del commercio e del paese.

Ma una soluzione definitiva circa la situazione delle Meridionali non potendo aversi se non quando siano determinati i criterii generali, secondo i quali dovranno esercitarsi tutte le ferrovie italiane, è utilissima, per quanto tardiva, una combinazione transitoria, che metta le Meridionali in grado di affrontare senza perdita lo svolgimento possibile del traffico. Mi assicurano che il partito sia in massima ammesso dalle due parti, ma che si discuta sulla misura della partecipazione della Società al prodotto lordo oltre le 15,000 lire, chiedendo essa il 75 p. 0|0 ed il Governo offrendo il 55.

Io credo che sarebbe meno male dare anche il 75 (certo eccessivo quando non rappresentasse l'effettiva spesa per cento), che non il mantenere un assurdo vincolo allo svolgimento del traffico dell'importante rete Meridionale.

Ad ogni modo, poichè il Consiglio delle Strade Ferrate si deve essere pronunciato in favore dell'accennata combinazione, io spero che presto essa verrà attuata, con beneficio grandissimo di Napoli, delle Puglie, degli Abruzzi e della Calabria. —

Le informazioni che vi ho date nella mia ultima corrispondenza circa i Capitolati normali da adottarsi per gli appalti dei lavori delle nuove costruzioni ferroviarie erano inesatte.

Fui tratto in inganno da una specie di comunicato al *Diritto*, che io doveva, trattandosi di giornale ufficioso, ritenere bene informato.

Ecco invece come stanno le cose. Il Consiglio di Stato, in adunanza del 4 corrente, ha deliberato di sospendere il proprio avviso sui Capitolati che gli furono sottoposti, fino a che non abbia sott'occhio il parere dell'Avvocatura generale erariale sulle modificazioni che si ritiene necessario di apportare ai Capitolati che fin qui hanno servito di base agli appalti.

Inoltre il prefato Consesso desidera di avere presente una notizia completa dei litigi fin qui sostenuti dall'Amministrazione governativa, in dipendenza di controversie insorte nella costruzione delle strade ferrate eseguite per conto diretto dello Stato.

Chiedendo venia dell'equivoco preso nella precedente mia corrispondenza, chiuderò la presente su tale argomento, dicendovi che i Capitolati sottoposti all'esame del Consiglio di Stato sono tre, cioè:

a) Il Capitolato generale amministrativo, in data 31 agosto 1870, approvato per gli appalti dei lavori pubblici per conto dello Stato.

b) Il Capitolato generale tecnico, compilato nel 1877 dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie Calabro-Sicule di Caltanissetta, e che ha servito per gli appalti delle linee Roccapalumba-Santa Caterina, Vallelunga e Canicatti-Caldare.

c) Capitolato speciale, redatto dalla Direzione medesima per gli appalti dei tronchi in cui trovansi divise le dette linee. —

Il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale delle opere idrauliche) ha diramato ai Prefetti, Ispettori ed Ingegneri-Capi del Genio civile una circolare in data 1.o corr., relativa ai concorsi e sussidii dello Stato per opere idrauliche di 3.a e 4.a categoria, secondo gli articoli 97 e 99 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n.o 2248.

Trattasi di cosa che sommamente interessa ai Comuni, ai quali vengono date, colla detta circolare, opportune istruzioni da seguirsi per ottenere i sussidii per le opere preindicate; ed io ve ne trasmetto un esemplare per l'uso che troverete opportuno di farne. —

Ecco poi il solito sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in questi ultimi giorni.

Il Consiglio ha approvato i progetti concernenti:

La costruzione di una nuova Stazione per viaggiatori in Livorno (Ferrovie Romane);

La costruzione delle Officine della rete calabrese nel recinto della nuova Stazione di Taranto (Ferrovie Calabro-Sicule);

La provvista di piattaforme, stadere, segnali a disco, grue metalliche e serbatoj per rifornitori nelle linee di Vallelunga e delle Caldare (Ferrovie Calabro-Sicule);

La sistemazione definitiva delle trincee ai chilom. 71 e 76, ed il consolidamento dell'argine stradale tra i chilom. 93 e 94 della linea Savona-Bra (Ferrovie dell'Alta Italia);

E parecchie opere di difesa alle arginature di Oglio e Po in provincia di Mantova, di Adige in provincia di Rovigo, di Panaro e Po in provincia di Ferrara, di Po in provincia di Milano e Pavia; e finalmente alcune riparazioni nel primo tronco del Tevere in provincia di Roma.

X

IL DISASTRO FERROVIARIO DI CLICHY-LEVALLOIS.

Parigi, 7 febbraio

Una terribile collisione ebbe luogo martedì (3 corr). sulla linea Parigi (Saint-Lazare)-Argenteuil, presso Clichy-Levallois. Durante la giornata, una fitta nebbia avvolgeva i dintorni di Parigi, cosicchè il servizio ferroviario non si poteva fare che irregolarmente. Da una parte si ebbero notevoli ritardi dei treni in arrivo, dall'altra un conseguente ritardo di quelli in partenza. È facile intendere che, in condizioni così anormali, le precauzioni da prendere dovevano essere della massima importanza. Stante la impossibilità di distinguere i segnali ad una certa distanza, la marcia dei treni in partenza ed in arrivo a Parigi, dove fanno capo tante linee diverse, si doveva fare a piccolissima velocità. Si agì invece con tale leggerezza, che non si può capire, nè scusare.

Grande è il numero delle persone che, abitando nei dintorni della Capitale, vi si recano al mattino per affare di ogni genere, e rientrano, verso le cinque o sei ore di

sera, al loro domicilio. Benchè la circolazione dei treni sia allora molto attiva, essi sono tuttavia sempre ripieni di viaggiatori.

Ad ogni ora parte un treno dalla Stazione di Parigi (Saint-Lazare), e percorrendo una linea circolare per Asnières, Colombes, Argenteuil, Enghien, compie il tragitto sino a Parigi (Nord). Per soddisfare il movimento eccezionale verso sera, due treni supplementari si effettuano in queste condizioni:

STAZIONI	TRENI			
	N. 125	N. 21	N. 127	N. 23
Parigi (Ovest) part. ore	5.—	5.15	6.—	6.15
Clichy-Levallois . . . »	»	»	»	»
Asnières . . . . . . »	5.9	»	6.9	»
Bois de Colombes . . »	5.13	»	6.13	»
Combes . . . . . . »	5.17	»	6.17	»
Argenteuil . . . . »	5.22	5.33	6.22	6.33
Enghien . . . . . »	—	5.54	—	6.54
Parigi (Nord) . . arr.	—	6.22	—	7.22

L'intervallo regolamentare di 15 minuti, che separa il treno omnibus dal treno diretto alla partenza, è ridotto a 10 minuti ad Argenteuil.

Il tronco Parigi (Ovest)-Asnières, di cui particolarmente ci occupiamo, è forse uno dei più frequentati delle linee francesi. Fino al chilometro 6, che si trova al di là di Asnières, gli stessi binarii servono pei treni in destinazione per Rouen, Hâvre, Cherbourg, Saint-Germain ed Argenteuil. — Tra Parigi e questa prima biforcazione si hanno quotidianamente i seguenti treni-viaggiatori:

22 per Argenteuil
22 » Saint-Germain
3 » Pontoise
5 » Gisors
26 » Dieppe, Hâvre, Cherbourg e la gran linea.
——
Totale 78 treni per la via ascendente, ed altrettanti per la discendente.

Nei giorni festivi si raggiunge generalmente il numero considerevole di 120 treni in ogni senso, ripartiti in 18 ore di servizio; ciò che corrisponde ad un intervallo medio di min. 9,5 fra due treni consecutivi.

Nei giorni feriali si hanno inoltre 36 treni-merci, che percorrono la via principale fra i chilometri 3 e 6. —

Premesse queste considerazioni generali, necessarie a ben comprendere le circostanze della collisione, riproduciamo testualmente la nota, che la Compagnia dell'Ovest ha trasmesso alla stampa parigina:

« Ieri sera, verso le ore 6,35 minuti, il treno 127 da Parigi ad Argenteuil, inviluppato da una nebbia intensa, venne raggiunto ed urtato in piena via a Clichy-Levallois dal treno circolare n. 23 da Parigi (Saint-Lazare) a Parigi (Nord), condotto da un macchinista della Compagnia del Nord.

« I treni n. 127 e 23 erano partiti da Saint-Lazare con un ritardo di circa quindici minuti, causato dalle difficoltà della nebbia. Peraltro, il secondo treno venne spedito dieci minuti dopo la partenza del precedente.

« L'urto fu violentisssimo: la macchina del treno 23 ha frantumato le ultime vetture del treno 127, e si è rovesciata completamente sulla via. Abbiamo a deplorare la morte di 7 viaggiatori. Non possiamo ancora precisare la cifra dei feriti, ma se ne contano almeno 20 a 25, e gravemente (*).......

« Il servizio, completamente interrotto durante qualche ora, fu ripreso nei due sensi, ascendente e discendente, verso le 11 ore della sera, utilizzando le vie di Versailles.

Speriamo che le vie di Saint-Germain potranno essere rese alla circolazione oggi mercoledì.

« Si sta facendo una inchiesta sulle cause dell'accidente ».

Riferendoci al documento trascritto, noi ci permetteremo di aggiungere qualche osservazione.

Il treno diretto è partito da Parigi dieci minuti soltanto dopo il treno omnibus, che fu spedito ad ore 6.15. Questo intervallo doveva andar decrescendo lungo il percorso, e precisamente doveva essere ridotto a cinque minuti all'arrivo ad Argenteuil, seguendo la marcia regolamentare dei due treni. Ora, se si considerano le condizioni speciali di esercizio causate dalle condizioni meteorologiche, troviamo inconcepibile il far seguire due treni ad una così breve distanza. Questa, secondo la nostra opinione, è la causa principale dell'accidente che tutti deplorano. Seguendo i vigenti regolamenti e le più elementari nozioni dell'esercizio, il treno circolare non avrebbe dovuto partire da Parigi prima che il treno omnibus avesse lasciato Asnières. Nel caso particolare da noi considerato, la trasgressione a queste istruzioni fu una mancanza imperdonabile.

Una volta ammesso che la partenza del treno diretto fu precipitata, altre circostanze colpevoli hanno cooperato, in modo sensibile, alla gravità del disastro.

Il macchinista del treno 127, partito da Parigi a *sei ore diciotto minuti*, in luogo di sei ore, dopo aver passato la Stazione merci, sentì dei petardi e vide i segnali che indicavano fermata. Ma non essendo ancora giunto al disco del posto N. 7, avanzò lentamente fino a questo punto che il regolamento proibisce di oltrepassare. Il conduttore alla coda di questo treno doveva allora disporre dei petardi sulle guide per indicare al susseguente la marcia anormale del proprio treno.

D'altra parte, il macchinista del secondo treno, non prevenuto da colpi di petardo, nè scórto alcun segnale di fermata, impresse al treno la velocità regolamentare, come se le condizioni atmosferiche avessero permesso di distinguere i segnali a grande distanza. Il servizio dei segnali, pertanto, non ha dovuto esser fatto in modo regolare.

L'osservanza dell'intervallo fra due treni, basata semplicemente sul tempo trascorso fra due partenze consecutive, non è sufficiente a garantire la sicurezza dei viaggiatori sulle linee ferroviarie di grande movimento. È quindi necessario sostituire all'intervallo di tempo quello delle distanze, od in altre parole ricorrere al *block-system*. La linea è allora divisa in un certo numero di zone proporzionale al traffico di essa. Se si tratta d'una linea di circolazione attiva, le zone sono d'una lunghezza compresa fra due e quattro chilometri. Due treni consecutivi non ponno mai trovarsi nella stessa zona, poichè il segnale di via libera, all'ingresso d'una data zona, non viene dato che allorquando il treno precedente l'abbia oltrepassata.

Gli apparati, che garantiscono l'esecuzione di questo sistema, hanno subìto, in questi ultimi anni, dei notevoli perfezionamenti. Il sistema Ceradini, applicato recentemente sulla linea Genova-Spezia, è destinato ad un brillante avvenire sulle nostre ferrovie. In Francia, diversi sistemi vennero applicati sulle linee di primaria importanza; ma noi riteniamo che, tra questi, il sistema Lartigue (regolarmente in esercizio sui tronchi Parigi-Chantilly e Parigi-Ermont, della rete del Nord, e su quello di Parigi-Bretigny, sulla rete d'Orléans) presenta vantaggi incontestabili sugli altri attivati sulle linee francesi.

Ing. N. STEFANINI.

P. S. L'emozione pubblica è lungi dall'essere calmata. I signori Janzé e Margue, deputati al Parlamento, hanno deposto all'Ufficio della Camera la seguente domanda:

« I sottoscritti domandano d'interpellare il sig. Ministro « dei lavori pubblici sulla parte di responsabilità che può « essere attribuita al Servizio del controllo dello Stato « nella terribile collisione ch'ebbe luogo sulle ferrovie del- « l'Ovest ».

(*) Secondo le ultime notizie ufficiali, il numero dei morti ascese a tredici, e quello dei feriti a sessantanove.

(LA RED.)

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

A seguito della notizia pubblicata nello scorso numero del *Monitore*, siamo in grado di annunciare che i delegati dei due Governi italiano e svizzero, partiti il 3 corr. da Arona per Luino, per esaminare sopra luogo e decidere sul congiungimento della linea Novara-Pino colla linea della Società del Gottardo al confine italo-svizzero, dopo aver fatto le osservazioni e misurazioni necessarie, fecero ritorno ad Arona per la redazione del relativo protocollo.

Tale protocollo, firmato dai rappresentanti dei due Stati e dai funzionarii da cui erano assistiti, approva il progetto di congiungimento formulato dagl' ingegneri dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e della Società del Gottardo, e stabilisce che l'Italia s'incaricherà della costruzione del ponte sul torrente Dirinella, su cui cade appunto il confine, mediante rimborso della metà della spesa da parte della Società del Gottardo, la quale resterà conseguentemente proprietaria della metà del detto ponte.

Al protocollo va unito un atto addizionale, col quale vengono determinati i locali necessarii ai servizii pubblici svizzeri da impiantarsi nella Stazione internazionale di Luino.

Rappresentava il Governo italiano, come già si è detto, il comm. Biglia, ispettore del Genio civile, assistito dai signori ingegneri cav. Giambastiani e cav. Oliva, Direttore e Vice-direttore della linea Novara-Pino; ed il Governo svizzero era rappresentato dal sig. Dapples, Ispettore federale, assistito dai signori Schraffel, Ingegnere-capo della Ferrovia del Gottardo, e Franscini, Direttore delle Dogane federali.

Tanto il protocollo che l'atto addizionale vennero, a cura dei detti rappresentanti, inoltrati ai rispettivi Governi per la ratifica.

In questi giorni veniva eseguita, con esito felicissimo, una corsa di prova con locomotiva attraverso la nuova galleria testè scavata sotto il Colle di S. Benigno in Genova, spingendosi colla stessa locomotiva fino sui binarii, che nello scorso anno furono posti in opera sulle calate di fronte ai Magazzini generali di quel porto.

Le numerose e ristrette curve che trovansi lungo questa linea ed i varii attraversamenti furono superati senza ostacolo; e tutto induce a credere che, non appena si sarà ultimata la posa dei nuovi binarii, che si stanno collocando sulle calate di S. Teodoro e di Santa Limbania, si potrà iniziare un regolare servizio di merci ed inaugurare così la nuova Stazione marittima di Genova, incominciando con un servizio che, quantunque limitato, non potrà a meno di tornare di grande beneficio al commercio locale.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in seguito allo spoglio delle offerte relative all'appalto delle opere murarie per la costruzione della Stazione di Savona, sopra proposta della Direzione dell'esercizio, ha deliberato di aggiudicare l'appalto stesso alla ditta Rapazzini Paolo di Savona, che risultò la miglior offerente.

L'ammontare complessivo preventivato per le dette opere murarie è di L. 331,600, ed il ribasso offerto dalla Ditta aggiudicataria fu del 26.55 0[0].

Il 28 corr., la suddetta Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia terrà la gara per la fornitura dei 200 carri da merci, per la quale sono state chiamate insieme le Ditte costruttrici nazionali ed estere. L'altra gara fra le sole nazionali, pei rimanenti 200 carri consimili, verrà indetta fra pochi giorni.

Sappiamo essere in corso trattative fra la suddetta Amministrazione e quelle del Sud dell'Austria e Principe Rodolfo per l'attivazione di un servizio di vetture dirette fra Vienna e Venezia e viceversa.

Le trattative sono già inoltrate, e lasciano sperare che si giungerà presto ad un risultato favorevole.

Il giorno 15 corrente si riuniranno in Milano i rappresentanti dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e quelli delle Ferrovie Austriache Meridionali per trattare e discutere alcune questioni relative al servizio cumulativo italo-austriaco.

A questo proposito, ad un giornale di Roma (ed a chi ha riprodotto le sue parole), il quale ha voluto accusarci di inesattezza circa l'annuncio da noi dato della suddetta conferenza, dobbiamo dichiarare ch'esso è caduto in errore, confondendo tale conferenza con quella che già annunciammo doversi aprire a Monaco il 4 corr., come infatti si aperse e dura tuttora, coll'intervento dell' ispettore Melisurgo, delegato delle Ferrovie dell'Alta Italia, ma che invece ha lo scopo di trattare di alcune questioni relative al servizio cumulativo italo-germanico.

La confusione, a noi imputata, devesi quindi attribuire soltanto a chi mostra di essere poco esattamente informato.

Siamo in grado di dare la lista completa, per ordine di merito, dei candidati riusciti idonei negli esami per posti di Ingegnere-allievo presso l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta

Italia, di cui parlammo nel precedente numero:

Bianchi Riccardo, Artini Gabriele, Ciotti Giuseppe, Lodini Enrico, Pennati Ernesto, Gamacchio Silvio, Nogara Angelo, Imperatori Luigi, Grillo Gaspare, Tommasi Enrico, Verde Pietro, Quattrini Gaetano, Mafessoni Oreste, Sacchi Valentino, Accomazzi Giuseppe, Scaramuzza Giuseppe, Franco Giorgio, Sirtori Felice, Beltrami Federico, Calderari Ottone, Cervella Adolfo, Lucchesi Ascanio, Zuppani Fortunato, Sironi Giulio, Lanfranchini Carlo, Rubic Italico, Berardo Alessandro, Verga Luigi, Bogni Clemente, Castellani Antonio, Knapp Giuseppe, Riva Cesare.

Dei prenominati ingegneri riusciti idonei, devono essere assunti N. 24, di cui 14 come *Agenti provvisorii*, tale essendo il numero dei posti disponibili nella pianta organica e messi al concorso: ed altri 10 in qualità di *avventizii*, insino a che il Ministero (al quale il Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie si è già rivolto) non abbia autorizzato ad ammetterli anch'essi nella categoria degli *Agenti provvisorii*.

I rimanenti verranno assunti, come già dicemmo, man mano che le esigenze del servizio fossero per richiederlo.

I giornali di Roma hanno in questi giorni annunciato che l'on. Ministro dei lavori pubblici deve oggi trovarsi a Milano per oggetti relativi alle Ferrovie dell'Alta Italia. Daremo nel prossimo numero qualche ragguaglio in proposito.

Da un prospetto gentilmente comunicatoci sugli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 4.o trimestre 1879, rileviamo:

a) Nel mese di ottobre gli attentati sommarono a 16, consistenti per la maggior parte in sassi lanciati contro i treni, che produssero la rottura di parecchie lastre, e cagionarono una ferita grave ad un guardafili, altra ferita leggera ad un viaggiatore, ed una leggera contusione ad un macchinista; oltre un ostacolo posto sul binario, però senza conseguenze.

b) Nel mese di novembre gli attentati sommarono a 5, consistenti, oltrecchè nella rottura di qualche vetro, in impedimenti posti attraverso il binario, però senza conseguenza; ebbesi poi un fuochista ferito.

c) Finalmente nel mese di dicembre siamo lieti di constatare che non furono lanciati sassi contro i treni, nè commesso altro attentato contro la sicurezza dell'esercizio.

Auguriamo che con ciò si chiuda per sempre la serie d'atti così contrarii alla civiltà del nostro paese.

Sul grave disastro accaduto di recente sulle Ferrovie francesi, e di cui si occupò molto la stampa francese ed italiana, ricevemmo dal nostro corrispondente di Parigi una interessante lettera, a cui rimandiamo i nostri lettori, che desiderano circostanziati ragguagli su quel tristissimo fatto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni. — Leggiamo nel *Diritto*:

Sono stati destinati agli studii ed alle costruzioni delle nuove ferrovie i seguenti ingegneri-allievi del Genio civile:

Allievi Lorenzo, Nicoli Nicolò, Coletta Giuseppe, Ponti Edoardo, Ceci Pietro, Gamberale Rodolfo, Rovida Edoardo, Benetti Giacomo, Simonetti Riccardo, Berardi Gennaro e Balielli Carlo, i quali ottennero la nomina dietro gli esami di concorso del dicembre ultimo.

Con tali nomine, il personale per gli studii delle nuove ferrovie si può ritenere completo, anche per le linee che si porranno quanto prima sotto studio.

Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. — Il nuovo Consiglio d'amministrazione, entrato in funzioni come annunciammo, ha diramato a tutti gli Ufficii ferroviarii dell'Alta Italia il seguente ordine generale di servizio:

« Il Consiglio d'amministrazione di queste ferrovie, composto come stabiliva il R. Decreto 27 settembre 1878, e come fu notificato al personale con circolare a stampa 14 ottobre stesso anno, è modificato con RR. Decreti delli 11 gennaio ultimo scorso, e rimane quindi costituito come segue:

« Morandini comm. ing. Giovanni, presidente — Blumenthal comm. Alessandro, consigliere — Fenolio cav. avv. Bernardo, regio avv. erariale, id. — Benazzo cav. ing. Enrico, industriale, id. — Barera Saverio Emilio, id. — Paladini comm. Cesare, id. — Tortarolo ing. Pietro, id.

« Nell'assenza del presidente del Consiglio, ne assumerà le funzioni il consigliere signor Blumenthal comm. Alessandro.

« Nel dare al personale questa partecipazione, piace al Consiglio aggiungere avere i suoi componenti continuato od accettato di sostenere il grave incarico, principalmente fidando nella volonterosa ed illuminata cooperazione di tutti i funzionarii ed agenti dell'Amministrazione.

« Non è a dissimularsi l'ampiezza e la gravità del comune mandato; ma il Consiglio confida che le difficoltà saranno vinte, se il personale continuerà, con tutta disciplina e sempre maggior lena, nella delicata e poderosa sua opera.

« Per parte sua, il Consiglio non mancherà di fare oggetto delle più scrupolose sue cure tutto ciò che, nei limiti delle superiori disposizioni e della equità, avrà attinenza coi morali e materiali interessi del personale.

« Milano, 3 febbraio 1880.

« *Il Consiglio d'amministrazione* »

Succursale alla Galleria dei Giovi. — Nella seduta del 6 corr. al Consiglio comunale di Genova, il cons. *Cabella*, accennando come fra breve il traforo del San Gottardo sarà compiuto, dice che Genova attende con ansia quel momento fortunato; ma che non potrà profittare dei vantaggi che le offre il Gottardo, se non avrà un passaggio facile. Chiede quindi che il Consiglio comunale faccia attive pratiche presso il Governo e la Provincia per la succursale dei Giovi.

L'*Assessore Anziano* risponde essere lieto di poter dire che la Giunta ha prevenuto i desiderii del cons. Cabella; ed in proposito fa leggere la lettera che essa, nel passato, dicembre, diresse al ministro Baccarini, e la risposta da questo avuta, che è del seguente tenore:

« Roma, 5 gennaio 1880.

« Nel rispondere alla pregevole lettera della S. V. I. del 31 dicembre, il sottoscritto, quantunque non possa intera

mente dividere i dubbii ivi espressi sui pericoli e sulla insufficienza del passaggio dei Giovi nelle condizioni attuali del traffico ferroviario, tiene tuttavia ad assicurarla che gli interessi del Commercio di cotesta illustre città, che sono interessi dello Stato, sono tenuti dal Governo nel maggiore riguardo; ed esso perciò avrà cura di esplicare i provvedimenti di sua competenza, in quanto concerne la linea succursale al passaggio dei Giovi, nei limiti e nei termini della legge 29 luglio scorso sulle nuove ferrovie.
« *Il Ministro* A. BACCARINI. »

Il cons. *Cabella* ringrazia il Presidente delle fattegli comunicazioni; ma non è soddisfatto della risposta del Ministro, ed insiste nella sua raccomandazione.

Il cons. *Boccardo* espone quanto la Provincia ha già operato su quest'argomento, rammentando come il Consiglio provinciale, col recente suo voto, non si contentò di perorare la costruzione della linea succursale dei Giovi, esponendo dati generici e platonici, ma bensì concetti pratici e positivi, indicando la linea da seguirsi: e conchiude col dire che ogni Genovese deve insistere per ciò che si vuol fare.

Dopo il discorso del cons. Boccardo, il *Presidente* dichiara chiusa la discussione sull'incidente, con la raccomandazione del cons. *Bixio* perchè la Giunta prenda in considerazione le osservazioni dei consiglieri *Cabella e Boccardo*.

Riscatto delle Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* di lunedì 9, pubblica il Decreto Reale che promulga la legge concernente le due Convenzioni delle Strade ferrate Romane, l'una, stipulata il 17 novembre 1873 pel riscatto, l'altra il 26 aprile 1879 per la sospensione degli effetti della prima sino all'attuazione del riscatto, restando invariato l'attuale ordinamento dell'esercizio.

La prima delle suddette Convenzioni venne già pubblicata nel *Monitore* N.° 94 del 3 dicembre 1873, la seconda nel N.° 19 del 7 maggio 1879.

Ferrovia Umbro-Aretina. — Scrivono da Sansepolcro, 30 gennaio, alla *Gazzetta d'Italia*:

Relativamente alla strada ferrata a sezione ridotta, Umbro-Aretina, si preconizza assai bene. Terminati gli studii preliminari dagli ingegneri Lapi e Gigli, per conto del Comitato promotore, martedì scorso si tenne una riunione, nella vicina Città di Castello, dei sindaci dei Comuni tutti interessati, per stabilire che si uniscano in Consorzio, per desiderio espresso di S. E. il ministro Baccarini, che impegnò pure la sua parola per i 6/10 di sussidio governativo, prescritti dalla legge. Ciò mi fu affermato, viaggiando sulla via ferrata Firenze-Roma, da persona tecnica, influente, interessata. Se saranno rose, fioriranno.

Ferrovia Ascoli-S. Benedetto. — Si ha dalle Marche:

Sono quasi ultimate, al Ministero dei lavori pubblici, le pratiche per bandire l'appalto dei lavori occorrenti al primo tronco ferroviario Ascoli-S. Benedetto. La squadra degli ingegneri, addetta agli studii di questa linea, sui primi di febbraio manderà al Governo il progetto per la costruzione di un secondo tronco, che arriverà fino al territorio di Monsampolo. Pare però che i lavori, tanto del primo, che del secondo tronco, comprendano il solo movimento di terra e i piccoli manufatti; i grossi ponti sono lasciati da parte. In tutto, nel 1880, si spenderanno circa L. 300,000.

Si progetta poi una ferrovia economica da Aquila a Rieti per Pizzoli, Borbona, Posta e Antrodoco.

Ferrovie della provincia di Napoli. — Il Consiglio provinciale di Napoli, discutendo nella seduta del 3 corr., sulle concessioni delle ferrovie ridotte nel perimetro della provincia, ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, considerando che sia necessario di provvedere al miglioramento della viabilità in tutte le regioni della provincia, accettando la proposta della Deputazione:

« Delibera nominarsi una Commissione di 5 membri, la quale studii e proponga:

« 1. Se sia utile di concedere all'industria privata l'impianto sulle strade provinciali di ferrovie economiche a sezione ridotta;

« 2. Se sia utile di concedere all'industria privata l'impianto sulle stesse strade provinciali di *tramway* a vapore;

« 3. Se l'una concessione debba escludere l'altra. »

Stazione definitiva di Palermo. — Sino al 1° marzo p. v., presso la Delegazione dell'esercizio delle ferrovie Meridionali in Palermo (rete Calabro-Sicula) essendo indetta una nuova asta, saranno nuovamente ricevute le offerte per le opere da eseguirsi per la Stazione definitiva di Palermo. Le opere comprese nell'appalto ammontano a L. 1,400,000 circa.

Per maggiori ragguagli, vedasi l'Avviso relativo, che pubblicheremo nel prossimo numero.

Ferrovie in Sicilia. — Dai giornali di Sicilia [illegible] caviamo i seguenti ragguagli sui danni sofferti in questi giorni dalla ferrovia [illegible] Messina:

Nella notte dal 29 al 30 gennaio, per la forte [illegible] da mare prodotta da furiosi venti di levante e scirocco, le onde, superando l'alto muraglione che sostiene la ferrovia verso mare fra Scaletta ed Alì, trascinarono il [illegible] e la massicciata, ed abbatterono i pali telegrafici in diversi punti; per cui non poterono i treni circolare fra quelle due Stazioni. Più tardi, essendo stati i guasti in parte riparati, poterono i viaggiatori trasbordare da l'uno all'altro treno, percorrendo a piedi circa un chilometro della laterale strada provinciale.

La forte piena del torrente Letojanni, distrusse la spalla destra e un cavalletto di legno del ponte [illegible] presso quella Stazione.

Notizie posteriori accennano altri guasti, che però furono tutti riparati in pochi giorni.

Ferrovie in Sardegna. — Scrivono che, per assecondare le premure che le vengono fatte dalle popolazioni interessate, la Società della miniera di Montevecchio, la quale esercita fin dal 1871 una ferrovia privata destinata a trasportare da Gonessa al mare in Portoscuso (Sardegna) il piombo argentifero proveniente da quella miniera, presentò proposta al Ministero dei lavori pubblici per utilizzare, in via d'esperimento, la propria ferrovia ad uso del pubblico.

Misure doganali. — Leggesi nel *Diritto*:

Nell'intendimento di prevenire e di scoprire prontamente gli abusi che potessero commettersi nell'uso delle richieste ferroviarie da parte delle guardie doganali, il Ministero, di concerto colle Direzioni delle Strade ferrate Meridionali, dell'Alta Italia e delle Romane, ha stabilito quanto appresso:

Le Intendenze di finanza, in caso di sospetti, ed ogni qualvolta lo si reputi opportuno, potranno richiedere direttamente alle Direzioni delle ferrovie separatamente comunicazione delle richieste ritirate nelle Stazioni di partenza, per confrontarle colle relative matrici.

Compiutone il regolare riscontro, le Intendenze restituiranno sollecitamente alle suddette Direzioni tutte le richieste, che, debitamente confrontate colle rispettive matrici, non presentassero segni di alterazione o sospetto di abuso di qualsiasi natura; trattenendosi presso di sè quelle che dessero luogo a fondati motivi di frode, per [illegible] invocare contro i colpevoli la pronta applicazione delle pene stabilite.

È fatto stretto obbligo agli ispettori ed ufficiali, nei loro giri di visita, ed ogni qualvolta avessero motivo di sospetto, di assicurarsi, col riscontro dei registri di servizio delle brigate, se l'impiego delle richieste ferroviarie venga effettuato esclusivamente per gli scopi previsti dalla legge.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 5:

In considerazione della catastrofe avvenuta al ponte Dundee in Inghilterra, ove venne constatato che le pile in ferro non seppero resistere all'impeto dell'uragano, non è senza interesse il conoscere che il sig. Bridel, ingegnere in capo

della Ferrovia del Gottardo, ha ordinato che la pila di mezzo del ponte di Kerstelenbach sulla Ferrovia del Gottardo, alta 40 metri, sia costrutta in pietra, invece di ferro, come era stato progettato. La costruzione in pietra non verrà a costare più di quella in ferro, malgrado l'attuale prezzo basso di quest'ultimo (?).

— Il 4 corrente, il tribunale arbitramentale sedente in Berna per giudicare sulla causa Hellwag contro la Ferrovia del Gottardo, ha condannato la Società del Gottardo al pagamento di franchi 174,000 d'indennizzo ed a franchi 2000 di indennizzo di processo al sig. ingegnere Hellwag, come pure al pagamento di tutte le spese processuali.

Il signor ing. Hellwag era rappresentato dal sig. consigliere nazionale avv. Brunner di Berna, ed il già consigliere nazionale sig. Zemp di Lucerna fungeva da avvocato della Ferrovia del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 27.30, dal lato di Airolo m. 20; in totale m. 47.30, cioè m. 6.47 in media giornaliera.

Ferrovie Svizzere — Il Tribunale federale, nella sua seduta del 2 febbraio, ha fissato il secondo incanto della Ferrovia Nazionale a lunedì 15 marzo, alle ore 10 del mattino, in Winterthur.

Ferrovie austro-ungheresi. -- Durante l'anno 1879, la rete austro-ungherese si è accresciuta soltanto di 151 chil. di nuove linee. Di questa cifra, 79 chil. si trovano sul territorio austriaco e 72 sull'ungherese.

Lo sviluppo totale della rete delle due parti dell'Impero ascendeva, al 31 dicembre 1879, a chil. 18,270. L'aumento subito nell'ultimo esercizio non corrisponde, pertanto, che a 0.8 p. 0[0. Del resto, le cifre seguenti indicano in modo ancora più evidente il rallentamento avvenuto nell'Austria-Ungheria, nell'ultimo periodo quinquennale, nella costruzione delle ferrovie, in confronto del periodo quinquennale precedente:

		Austria	Ungheria	Totale
1864-1873 . . .	chil.	5,251,082	4,016,451	9,267,533
1874-1879 . . .	»	2,054,748	822,520	2,877,268
Differenza in meno durante l'ultimo quinquennio	chil.	3,196,334	3,193,931	6,390,265

Ferrovie Tedesche. — La Camera dei deputati di Prussia approvò il 4 corr., con 223 voti contro 144, l'acquisto della ferrovia del Reno e quello della ferrovia di Magdeburg.

— Il Governo tedesco ha approvato il progetto presentato dallo Stato-maggiore dell'esercito per il perfezionamento dei trasporti militari per ferrovia. A tale oggetto furono istituiti 41 nuovi posti di Comandanti militari delle principali Stazioni ferroviarie.

Ferrovie della Serbia — L'ex-ministro serbo, sig. Maritch, è giunto a Vienna, quale incaricato di discutere e di risolvere la questione delle ferrovie. È constatato, dice la *Corrispondenza Politica* di Vienna, che il Gabinetto di Belgrado, dopo avere per lungo tempo interpretata la Convenzione di Berlino nel senso che la Serbia non sarebbe obbligata all'impianto delle sue ferrovie, se non dopo il regolamento definitivo dei raccordi bulgaro-turchi, ha mutato parere in proposito. La Serbia è ormai risoluta, sembra, a regolare di comune accordo col Ministero degli affari esteri austro-ungarico, e indipendentemente da ogni altro interesse, la questione della congiunzione delle linee austro-serbe. Il giorno in cui comincieranno i negoziati propriamente detti non è ancora fissato. Il sig. Maritch è stato ricevuto il 28 gennaio dal Ministro degli affari esteri.

Ferrovie Spagnuole. — Si ha da Madrid, 2:

Il Consiglio dei ministri, in una seconda deliberazione, ha oggi approvato l'aggiudicazione dei lavori per completare le ferrovie tra la linea del nord della Spagna e la rete nord-ovest, fino a Gijon o Ferrol ed alla Corogna, per le provincie dell'Asturia e della Galizia.

Il Sindacato parigino e la Compagnia del nord della Spagna sono gli aggiudicatarii. Lo Stato si riserva, dopo 20 anni, il diritto di riscatto delle linee, da fare in cinque anni, con una sovvenzione di 60 milioni di *pesetas*. La spesa probabile oltrepasserà i 100 milioni.

Disastro in America. — Uno sviamento ebbe luogo, nella notte del 24 gennaio scorso, sulla ferrovia aerea a New-Jork, all'altezza della 145ª. strada. La locomotiva ed un vagone caddero nel vuoto, trascinando il conduttore, il macchinista ed il fuochista. Il primo è rimasto ucciso sul colpo; gli altri due furono feriti gravemente. Quattro impiegati della linea rimasero feriti, ma non pericolosamente.

L'accidente è dovuto ad un eccesso di velocità: il macchinista, impaziente di andarsene a casa, aveva spinto il treno a tutto vapore.

Notizie Diverse

Lavori pubblici autorizzati. — Il *Diritto* scrive

Dal Ministero dei lavori pubblici, a tutto il 4 corrente, furono autorizzati 294 lavori, del complessivo importo di lire 20,829,684, ripartiti in 55 provincie.

La divisione per servizii è la seguente:

Ponti e strade, lavori numero 60 per lire 10,485,864.
Opere idrauliche, lavori numero 156 per lire 5,287,305.
Strade ferrate, lavori numero 78 per lire 5,056,513.

Pei lavori dei due primi servizii, poco o nulla oramai rimane disponibile sugli assegni di leggi speciali o di bilancio, avuto riguardo che, specialmente per le opere idrauliche non bisogna perdere di vista le eventualità che tengono sempre dietro alle piene, sia primaverili che autunnali, per le quali è necessità di riservare una somma per quanto moderata.

Per le ferrovie invece, i lavori, di cui sopra, non hanno alcuna relazione colle nuove linee da costruirsi per la legge del luglio passato, riferendosi essi alle linee già in corso di costruzione od in esercizio.

Lavori al porto d'Ancona ed altri. — Scrivono da Roma alla *Nazione:*

Alcuni giornali hanno annunziato che il signor Mati, ispettore del Genio civile, si sarebbe recato in Ancona per studiare quali lavori convenisse fare nel porto di quella città.

La notizia è vera nella sua sostanza, ma deve essere così modificata.

Innanzi tutto, il signor Mati non compirà questa ispezione che nell'estate futura. Poi il Governo non crede con questo di assumere alcun impegno verso la cittadinanza anconitana.

Fu per accondiscendere ad una domanda della Camera di commercio di quella città, e per aderire alle proposte fatte reiteratamente alla Camera dall'onor. Elia, che i due Ministri della marina e dei lavori pubblici nominarono due rappresentanti per studiare i bisogni del porto di Ancona.

Piuttosto ho motivo di credere che il porto d'Ancona, come quello di Livorno (vecchio), di Civitavecchia e di Brindisi potranno avere molti vantaggi in un disegno di legge generale, che attualmente trovasi allo studio presso il Ministero dei lavori pubblici

Io sono informato che il progetto del compianto Mezzanotte, il quale stanziava 20 milioni per lavori portuali, sarà ripresentato dall'on. Baccarini con moltissime modificazioni, fra le quali quella capitale, che aumenta le spese da 20 a 54 milioni.

L'onor. Baccarini si è persuaso della necessità di rendere i porti atti al commercio marittimo. Alcuni hanno bisogno di vedere scavati i loro fondali, se no i bastimenti non possono manovrarvi; altri reclamano la necessità delle banchine, altrimenti fra la città e le navi è impossibile ogni traffico; donde la necessità di aumentare almeno di altri 30 milioni la cifra necessaria a sistemare questi sbocchi naturali della produzione italiana.

Fortificazioni sul lago di Garda. — Leggesi nella *Sentinella Bresciana:*

La Direzione tecnica del Genio militare, che ha sede in

Verona, sta facendo gli studii necessarii per costruire a Malcesine, sul lago di Garda, una piccola fortezza, destinata a proteggere il trasporto delle nostre truppe e ad opporsi al passaggio di un nemico, che per ipotesi, scendendo da Riva, volesse penetrare nello Stato italiano. La costruzione di questa fortezza, che risponde a certi lavori fatti fare nel Trentino dal Governo austriaco, renderebbe superflua la nostra flottiglia sul lago di Garda. Si darebbe mano alla costruzione possibilmente con molta alacrità. La spesa occorrente non sarebbe molto ragguardevole.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 7 dicembre scorso (*Gazzetta Ufficiale* del 5 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, sedente in Codogno (provincia di Milano) col titolo di *Banca popolare di Codogno* e colla durata di 90 anni decorrendi dal 27 gennaio 1867; portando il detto capitale da L. 500,000 a 700,000, mediante emissione di 4000 azioni nuove da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Concorso e mostra internazionale di piccole trebbiatrici a vapore in Perugia. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, a promuovere il progressivo uso delle piccole trebbiatrici a vapore, come quelle riconosciute le più adatte ai territorii accidentati ed alle piccole e frazionate proprietà, ha provvidamente stabilito un concorso e mostra internazionale nella città di Perugia (Umbria), affidandone l'andamento al Comizio perugino.

Vengono perciò stabilite le seguenti norme generali:

1. Il Concorso avrà luogo presso Perugia, e si aprirà col primo luglio 1880.

2. Potranno prendervi parte i costruttori e commercianti, sì nazionali che esteri. I costruttori dovranno presentare documenti delle competenti Autorità locali, comprovanti regolarmente che le trebbiatrici a vapore sono prodotto delle rispettive officine; altrettanto dovranno fare i commercianti per comprovare la officina costruttrice delle rispettive trebbiatrici.

3. Non saranno ammesse al Concorso che le trebbiatrici e relative locomobili delle forza da uno a quattro cavalli.

4. I premii assegnati per questo Concorso dal R. Governo sono i seguenti:

Primo premio — Medaglia d'oro ed acquisto, per parte del Ministero di agricoltura, di due esemplari della trebbiatrice premiata.

Secondo premio — Medaglia di argento ed acquisto, per parte del Ministero, di un esemplare della trebbiatrice premiata.

Quelli assegnati dal Comizio sono:

Terzo premio — Medaglia d'argento.

Quarto premio — Medaglia di bronzo.

5. Le trebbiatrici presentate al Concorso saranno assoggettate ad un pubblico esperimento, come e dove verrà stabilito da apposita Commissione, rimanendo in azione per il tempo che sarà richiesto dalla Commissione medesima.

6. Il periodo dell'esperimento e della mostra non oltrepasserà il giorno 20 luglio 1880.

7. Le spese di trasporto delle trebbiatrici a vapore sino alla località della mostra, come quelle del relativo ritiro saranno sostenute dagli espositori, salvo le facilitazioni che sogliono in simili casi essere concesse dalle Ferrovie e Società di navigazione.

8. Le domande di ammissione dei concorrenti dovranno essere inviate al Comizio agrario di Perugia non più tardi del 30 maggio 1880, con l'indicazione dello spazio occorrente in lunghezza, larghezza ed altezza, come pure della qualità e quantità del combustibile necessario per l'esperimento delle rispettive macchine in concorso.

9. La Direzione del Comitato, ricevuta la domanda, parteciperà ai singoli concorrenti le relative ammissioni, dando in pari tempo tutte quelle notizie che dagli espositori venissero richieste nelle inviate dimande d'ammissione.

Debito Nazionale. — La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato il seguente avviso:

Coll'articolo 9 del R. Decreto 28 luglio 1866, n. 3108, col quale furono create le Obbligazioni del Prestito Nazionale ora in circolazione, fu stabilito che l'estinzione del capitale rappresentato dalle medesime dovesse effettuarsi in venti rate semestrali, la prima delle quali pagabile al 1° ottobre 1870, e l'ultima al primo aprile 1880; e col successivo art. 11 fu disposto che dette Obbligazioni venissero munite di venti cedole, corrispondenti alle dette venti rate d'estinzione.

Ora approssimandosi l'epoca nella quale verrà a scadere la cedola comprendente l'ultima delle suddette rate d'estinzione, si diffida chi di ragione, che dal surricordato giorno 1° aprile corrente anno 1880 cesserà ogni decorrenza d'interessi sulle mentovate Obbligazioni; e che perciò collo stacco e pagamento di detta cedola dovranno le stesse Obbligazioni considerarsi siccome completamente estinte, e per conseguenza non più atte a rappresentare qualsiasi valore o diritto alla percezione di alcuna somma, sia a titolo di capitale, che di interessi.

Biglietti degl' Istituti bancarii. — La *Gazzetta Ufficiale* del 30 gennaio p. p., ha pubblicato il seguente R. Decreto del 29 detto mese, preceduto da analoga relazione dei ministri Miceli e Magliani:

Art. 1. Il corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione è prorogato fino al 30 giugno del corrente anno.

Art. 2. Gli Istituti di emissione liquideranno tutte le operazioni aventi carattere d'impiego diretto, che essi abbiano fatto, sotto qualunque forma, in contravvenzione all'articolo 22 della legge 30 aprile 1874, n, 1920, sulla circolazione cartacea durante il corso forzoso, e all'articolo 2 della legge 30 giugno 1878, n. 4430, per la proroga del corso legale.

Art. 3. Allo scopo di accertare la rigorosa osservanza delle disposizioni contenute nei citati articoli della legge 30 aprile 1874, n. 1920, e 30 giugno 1878, n. 4430, e nell'articolo 2 del presente decreto, e di ogni altra disposizione legislativa, regolamentare e statutaria riguardante gli Istituti di emissione, il Ministro di agricoltura, industria e commercio farà eseguire periodiche ispezioni del portafoglio e dei registri degli Istituti medesimi.

Casse postali di risparmio. — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di dicembre 1879.

Nel mese di dicembre 1879, l'importo dei depositi fu di lire 3,226,058.06, l'importo dei rimborsi di lire 2,035,209.65, ed il residuo del credito dei depositanti di lire 1,190,848.41.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, l'importo dei depositi fu di lire 30,338,312.36, l'importo dei rimborsi di lire 17,311,078.42, ed il residuo del credito dei depositanti di lire 13,027,233.94.

Ufficii telegrafici. — Il 24 gennaio p. p., in Orciano di Pesaro (provincia di Pesaro e Urbino), ed il 25 in San Quirico in Val Polcevera (provincia di Genova) è stato attivato un Ufficio telegrafico al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Canale di Panama. — Il 30 dicembre scorso, il sig. Di Lesseps è arrivato a Colon. Sono già iniziati i lavori del perforamento dell'istmo, e fatta la designazione delle imboccature del Canale. Lesseps si mostrò interamente convinto della possibilità di esecuzione del suo piano. Secondo lui, non vi sono che due grandi difficoltà: il traforo delle imboccature, ed il modo di utilizzare le acque del fiume Chagres; ma sono difficoltà che potranno essere vinte facilmente.

Nella folla, grande era l'entusiasmo. In onore di Lesseps sventolavano ovunque le bandiere di tutte le nazioni, tranne quella dell'Unione. Da Colon, Lesseps si recò a Panama. Molti signori e signore visitarono con lui, in vapore, la imboccatura del Rio Grande, ove pronunziò un discorso pieno di fiducia.

Poi la Commissione tecnica si accinse subito al lavoro in tutta la larghezza dell'istmo per fare un esatto rilievo del terreno.

— Un dispaccio della *Reuter*, del 23 gennaio reca:

Il signor Di Lesseps ha sotto di sè otto sezioni d'inge-

gneri, le quali stanno vigorosamente ispezionando il tracciato del Canale progettato.

— Un telegramma da Washington, 3, reca:

Si è presentato alla Camera il progetto per la nomina di una Commissione d'ingegneri dell'esercito e della marina, incaricata di studiare i diversi tracciati del Canale di Panama e presentare una relazione.

Decesso. — Il 3 corrente moriva in Firenze per congestione celebrale il cavaliere Coriolano Monti, di Perugia;

Fu uomo integro, egregio patriotta, valente ingegnere; pubblicò scritti e progetti numerosi, fra cui una pregiata Memoria sulla *Ferrovia Adriatico-Tiberina.*

Deputato alla Costituente Romana nel 1849, poi Deputato al Parlamento italiano, Consigliere comunale e provinciale della sua città natia, Consigliere d'amministrazione delle Ferrovie Romane, fu negli uffici pubblici operoso e diligente, e da tutti stimato; per cui la sua perdita è sinceramente deplorata.

Ai suoi funerali reggevano i cordoni del feretro il principe Don Tommaso Corsini, sindaco di Firenze, il senatore Carlo Fenzi, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Romane, il comm. Cassto Bertina, direttore generale delle Romane, l'avvocato cav. Bologna, Commissario governativo presso la stessa Amministrazione, il cav. Marchesi, rappresentante l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, il cav. Orlandi quella dell'Alta Italia, il cav. Tiberio Berardi il Comune di Perugia. Circondavano il feretro molti distinti cittadini amici dell'estinto, e lo seguivano tutti gli impiegati della Direzione delle Ferrovie Romane. La salma dell'estinto venne poi trasportata a Perugia col treno delle 10 di sera.

Telegrafia internazionale — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia:

1° Che l'Amministrazione russa ha aperto alla corrispondenza internazionale l'Ufficio di Tschikischlar (circoscrizione militare transcaspiana), che è collegato alla rete telegrafica per mezzo delle linee persiane. Si applicano alla detta destinazione le tasse della Russia del Caucaso, aumentate di lire 4 per ogni telegramma di 20 parole, spettanti alla Persia per il transito;

2° Che la tassa dei telegrammi a destinazione delle colonie del Capo di Buona Speranza e di Natal, per la via mista (posta e telegrafo) di Lisbona e Saint-Vincent, deve essere diminuita di 5 centesimi per parola.

Conseguentemente, la tassa per parola dall'Italia a Saint-Vincent pei telegrammi medesimi è di lire 5.32 1|2, anzichè di lire 5.37 1|2, come fu indicato nell'avviso precedente, restando di lire 2.42 1|2 per parola quella dall'Italia a Madera pei telegrammi medesimi.

Si avverte che i battelli inglesi facienti il servizio del Capo passano da Madera dal lunedì al martedì d'ogni settimana, e che toccano Saint-Vincent soltanto eccezionalmente.

— Lo stesso Ufficio internazionale annunzia:

1° Che sono ristabiliti i cavi fra St-Kitt's e Antigua e fra Antigua e la Guadalupa.

Continuando l'interruzione dei cavi fra Saint-Thomas e Saint-Kitt's e fra Saint-Croix e Trinidad, i telegrammi per gli Uffici al sud di Saint-Thomas sono spediti coi migliori mezzi, senza cambiamento di tassa;

2° Che l'Amministrazione del Chili ha dichiarato che i telegrammi pel Chilì, la Bolivia ed il Perù vengono sequestrati a Valparaiso dal suo Governo, dal quale possono essere fermati, e che perciò si debbano accettare a rischio dei mittenti, i quali devono essere avvisati che non si rimborsano le tasse pagate pei telegrammi che fossero fermati.

S'intende che ciò non è applicabile alla via telegrafica postale dell'America del Nord e Panama, salvo le eventualità dipendenti dalla guerra.

Lo stesso Ufficio internazionale annunzia:

Che è stato attivato al servizio internazionale un nuovo cavo transatlantico appartenente alla *Compagnie française du télégraph de Paris à New-York.* Si applicano le tasse attualmente in vigore per gli antichi cavi. Per l'istradamento dovrà indicarsi: *Via Compagnie française*, ovvero: *Via P. Q.*

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La generale oscillazione del mercato nella scorsa settimana toccò anche ai valori ferroviarii, con qualche perdita sui prezzi precedentemente conseguiti. Le Azioni della Società delle Meridionali, le quali ne' primi giorni si erano elevate da 410 a 419, retrocedettero ne' successivi a 415, e chiusero a 417.

Le Obbligazioni relative si tennero sul 291 circa; i Boni sul 590.

Le Sarde, della serie A, quotate a 299 e 300; le altre, della serie B, a 297; le nuove, a 277.

L'Alta Italia offerta a 293. Meglio tenute le Pontebbane a 448,50 e 449; le Centrali Toscane a 445. Le Azioni Ferrovie Romane a 152,50 e 153.

A Parigi le Lombarde negoziate a 202 e 196, le Obbligazioni a 262 e 261; le Vittorio Emanuele a 274 e 277. Le Azioni Ferrovie Romane, sempre in buona vista, trattate a 134 e 133, le Obbligazioni a 333 e 335.

ESTRAZIONI

Debito pubblico. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore, create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 62ª estrazione seguita in Roma il 31 gennaio 1880.

Numero delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I. N. 227, col premio di L. 36,865.
» II. N. 11162, col premio di L. 11,060.
» III. N. 18867, col premio di L. 7,375.
» IV. N. 14413, col premio di L. 5,900.
» V. N. 17242, col premio di L. 150.

(Seguono i numeri delle 423 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1880 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° aprile successivo, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 marzo 1880 aventi i numeri dal 63 al 73.

CONVOCAZIONI

Banca agricola industriale di Alessandria — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 22 corr. in Alessandria (Borsa di commercio), per la presentazione del reso conto 1879, per udire la relazione dei sindaci, per approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di 7 consiglieri e di 1 sindaco uscenti d'ufficio.

Società anonima Romana per la fabbricazione di materiali laterizi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 22 corr. in Roma (Banca Romana), per approvazione del bilancio 1879, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di nuovi consiglieri e sindaci.

Banca di Credito italiano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 8 marzo p. v. in Milano (via Alessandro Manzoni, 4), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti 1879 e relative deliberazioni, e per la rinnovazione parziale del detto Consiglio.

Società anonima della filatura, tessitura e tintoria di cotone di Pordenone. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 2 aprile p. v. in Venezia (Casino dei Negozianti), per udire il rapporto dei censori sul bilancio consuntivo 1879 e relative delibera-

zioni, per l'approvazione del preventivo 1880, per la nomina di un Direttore, e per deliberazione circa l'assicurazione dagli incendii.

Avvisi d'Asta

Il 13 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Traversata dell'Appennino fra Giffone e Cinquefrondi a Mammola, compreso fra i piani di Limina e Mammola, della lunghezza di m. 14,151; in diminuzione dell'importo di L. 322,491.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanella, compreso fra Rocca d'Aspide e la sponda destra del fiume Calore, della lunghezza di m. 4684.96, in diminuzione dell'importo di L. 152,590.68, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Guilmi alla Stazione di Casalbordino, compreso fra la traversa di Scerni e Casalanguida, della lunghezza di metri 15,544.75, in diminuzione dell'importo di L. 204,679.99, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889 della strada nazionale del Palau, cioè dalla Marina del Palau al ponte sul Rio La Carrucca, per l'annua somma di L. 7840. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva L, 100 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Chiaravalle a Guardavalle, compreso fra Chiaravalle ed il Campo di Gagliato, della lunghezza di m. 7853.09, in diminuzione dell'importo di L. 91,536.82, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Comune di Sant'Omero al torrente Salinello, della lunghezza di m. 3679, per la presunta somma di lire 43,856.28. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva L. 4300 in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della vendita di materiale fuori uso esistente nel magazzino ferroviario di Palermo, diviso in 5 lotti: il 1° dell'importo complessivo di L, 4,189.31, il 2° di L. 14,652.50, il 3° di L. 5,214.02, il 4° di L. 61,679.35, il 5° di L. 1099.36. Depositi interinali rispettivi: 478, 1469, 522, 6168, 110; cauzioni definitive: 858, 2937, 1043, 12,336, 220.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Eboli-Corleto per San Rufo, San Pietro e Sant'Arsenio alla strada di Polla, compreso fra Corleto e la Sella di Sant'Elia, della lunghezza di m. 7676.51, per la presunta somma di L. 127.700. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione della strada da Salerno alle Camerelle, della lunghezza di m. 7,631, in diminuzione dell'annuo canone di L. 13,318.93, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione per anni quattro dalla consegna. Deposito interinale e cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina, compreso fra il Casino De Blasiis sotto Città Sant'Angolo e Cacciagrassa, della lunghezza di m. 8742.83, per la presunta somma di L. 159,170. Lavori da eseguire entro 3 anni e mezzo. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione della pila e spalla destra del ponte a travate metalliche sul torrente Stilaro e relative opere accessorie, per la presunta complessiva somma di L. 41,764. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 2500 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 4500 in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra il ponte sul Volturno della nazionale Alfedena ed il confine di Caserta, della lunghezza di m. 14,689.06. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino, compreso fra Villa Santina ed Esemon di Sotto, della lunghezza di m. 2169, in diminuzione dell'importo di L. 255,934.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 16,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di chilog. 80,000 di ottone in lamiera mezzana, diviso in due lotti da chilog. 40,000, per l'importo di L. 112,000 ciascuno. Consegna entro 30 giorni, in due rate da 20,000 per ciascun lotto, di cui la 1ª entro 25 giorni e la 2ª nei successivi 15. Deposito cauzionale L. 11,200 per ciascun lotto in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte delle Boe di tonneggio e da ormeggio del nuovo porto di Livorno e delle imbarcazioni per l'Ufficio del Genio civile, per la presunta complessiva somma di L. 119,664. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1884. Deposito interinale lire 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 12,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Amalfi per Positano a Meta, compreso fra il rivo Carcarone ed i Conti di Geremenna, della lunghezza di m. 5230.81, per la presunta somma di L. 271,900. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,900 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione del Mandracchio, Sostegno e Naviglio di Cavanella di Po, presso i Comuni di Bottrighe e Loreo, per la presunta annua somma di L. 10.502, oltre L. 1337 per lavori a fornitura e L. 7709 per lavori necessarii alla normale sistemazione dei detti Mandracchio, Sostegno e Naviglio. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1885, e lavori accessorii da eseguire entro il 1° quadrimestre dalla consegna. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2300 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'impianto di due fari dell'isola del Giglio, per la complessiva somma di L. 62,160.35. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 2500, cauzione definitiva L. 7000, in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1880.

(Cont., vedi numero precedente).

Barbavara cav. Antonio, capo agenzia mov. lire 10; Bonazzi Luigi, ispett. princ. id. 3; Rossi cav. Emilio, ispettore id. 3; Vismara Pietro, id. id. 3; Cereda Agostino, id. id. 3; Medin conte Giuseppe, id. id. 3; Mayr Ottone, capo ufficio, id. 3; Maroni ing. cav. Marco, capo div. telegr. id. 10; Mantelli ing. Pietro, ispett. id. id. 10; Rossi Francesco, id. id. 5; De Seras ing. Cesare, id. id. 3; Allievi cav. Cesare, ff. di capo dell'Economato, id. 5; Negretti ing. cav. Cesare, ispett. id.id. 2; Frisotti Giuseppe, capo uff. id. id. 2; Pirola rag. Cesare, contabile, id. id. 1; Gerosa Ferdinando, sotto capo uff. id. id. 1; Rimoldi Luigi, econ. magazz. Milano, id. 1; Barbarich Pietro, sotto econ. id. id. 1; Morassutti Leopoldo, contab. div econ. id. 0.50; Alby Eugenio, id. id. 0.50; Orrigoni Giovanni contab. div. Econ., id. 0.50; Albertini Angelo, appl. id. id. 0.50; Caldi Enrico, capo deposito Econ. Alessandria, id. 3; Siebaldi Carlo, id. Bologna id. 2; Miretti Tommaso, Economo magaz. stampe, Torino id. 1; Pellai Pietro, contab. id. id. 1; Calza Franchino, id. magaz. Econ. id. 1.50; Rangone Nicolò, id. id. 1; Pozzi dott. Enrico ispet. sanit. Milano, id. 3; Valvassori dott. Cesare, id. id. 3; Schina dott. Cesare, id. Torino id. 5; Bergoën dott. Agenore, id. id. 5; Galli dott. prof. Leonardo, id. Lucca id. 5; Biaggi dott. Antonio, id. Bologna id. 5; Ponzone dott. Domenico, id. Savona id. 5; Ghelfi dott. Domenico, id. Piacenza id. 2; Marchi dott. Antonio, id. Udine, id. 2; Sguazzi dott. Bartolomeo, medico del Consorzio, id. id. 2; Mantegazza cav. Saulle ing. capo serv. Manut. e lavori, id. 10; Polî cav. Oscar, ing. capo Uff. centr. id. id. 9; Rossi ing. Paolo, capo sez. princ. id. id. 8; Reeb ing. Luigi Michele, capo sez. id. id. 5; Cabanis Scipione, id. id. 3; Tamanti ing. Antonio, id. id. 5; Vendramin Angelo, id. princ. id. 3; Gottardi Gottardo, ing. di sez. id. 5; Scandolara ing. Giulio, control. materiale id. 1; Pennè Alfonso, id. id. 0.50; Gondolo ing. Guido, control. princ. id. id. 3; Camne ing. Alfonso, id. id. 5; Candiani Ferdinando, capo sez. Manut. e lavori, id. 1; Salvi Giambattista, control. mater. fisso, id. 2; Modini Alberto capo riparto Uff. d'arte, id. 1; Boschetti Filippo, disegnatore id. 0.50; Butti Giuseppe, id. mater. fisso, id. 0.50; Toussaint Ernesto, contabile Uff. approv. id. 0.50; Zerbi Celestino, id.id. 1; Panizza ing. Giovanni, capo sez. Milano, id. 2.50; Caccia ing. Giacinto, capo riparto, id. 2; Fiocchini ing. Giuseppe, capo sezione, id. 2; Ponzone comm. Luigi, capo Traff. 2ª div. id. 5; Fabani ing. cav. Pietro, Ispett. princ. id. 4; Roncaldier cav. Edoardo, ispett. id. id. 2; Donadio cav. Giovanni, id. id. 3; Rusca conte cav. Filippo, id. id. 3; Querini Nuzio, id. id. 3; Craveri cav. Francesco, id. id. 2; Galateo avv. Antonio, legale, id. 1; Bolinzaghi Alessandro, capo Uff. id. 2; Bizzozero avv. Antonio, s. capo Uff. id. id. 1; Ranci Paolo, id. id. 1; Porta Giuseppe, id. id. 1; Sant'Ambrogio dott. Diego cont. id. 1; Brambilla Pietro, id. id. 1; Rossini Achille, id. id. 1; Cattaneo Eugenio, id. id. 1; Bonacina Augusto, id. id. 1; Monetti Francesco, id. id. 1; Schenini Pietro, id. id. 1: Morini Michele, appl. id. 1; Baila Santino, id. id. 1; Martelli Giuseppe, id. id. 1; Petrolini Edmondo, id. id. 1; Visconti Amilcare, id. id. 0.50; Rizzini Antonio, capo staz. Milano, P. G. id. 1; Picasso Antonio, gestore id. 1; Sommaruga Angelo, sotto capo Stazione id. 1. *(Continua)*

SCIROPPO PAGLIANO

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

4ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	324,936.55	224.71
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	297,927.90	206.04
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 27,008.65	+ 18.67
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	1,402,131.75	969 66
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	1,382,686.50	956.21
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 19,445.25	+ 13.45
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,167.—	141,148.05	120.95
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	122,531.37	106.09
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 8	+ 18,616.68	+ 14.86
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,161.—	572,593.46	493.19
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,149.54	531,784.22	462.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,46	+ 40,809.24	+ 30.58

Strade Ferrate Romane

47ª Settimana — *Dal* 19 *al dì* 25 *novembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	507,047.19	15,728.06
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	513,795.61	16,173.90
Differenza (in più . . .	24	—	—
Differenza (in meno . . .	—	6,748.42	445.84
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 9.bre 1879 .	1,674	25,323,145.81	16,782.59
Periodo corr. 1878	1,657	23,608,917.37	15,807.03
Aumento	17	1,714,228.44	975.56
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	23,171,08	9,970.54	6,585.00
Piccola Velocità	5,461,81	278.42	2,893.09
Totali . . .	28,632.89	10,248.96	9,478.09

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.51
Bagagli e cani.	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V. ..	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V. ..	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi.	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.51	»	101,528.68	123,297.19

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 27 gennaio 1880.

6.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 23 Azioni estratte.

194 223 333 507 553 631 637 697 809 1304 1328
1361 1431 1549 1567 1585 1610 1715 1810 1858 2113 2205 2394

14.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 19 Obbligazioni estratte.

341	480	811	1142	1232	1780	1815	2015	2059	2629	2684	3010	3386
3464	4084	4474	4986	5162	5269	6240	6265	6651	6883	6944	7088	7199
7261	7424	7849	7960	7968	8341	8353	8531	8617	8940	9169	9197	9993
10043	10724	10964	11342	11790	12293	12438	13221	13427	13615	13793	14132	14285
14311	14872	14922	14930	15231	16282	16287	16633	16965	17710	17822	18039	18291
18593	18767	18995	19077	20665	20679	21339	21539	21890	22229	22411	22464	23758	23801

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1880, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza dell'annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1880.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1880).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra
estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 347 } da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie
Id. 30 gennaio 1878 » 654 — 691 } dell'Alta Italia
Id. 27 gennaio 1879 » 469 — 479 - 1175.

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria
estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 29 gennaio 1877 N. 14402 da rimborsarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia
» 27 id. 1879 » 113 3969 11968 13367 13886 18079.

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interessi, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1880 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.05 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 28 gennaio 1880.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto di avere aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal 1° aprile p. v. dei locali ad uso Caffè-buffet nelle Stazioni di Lucca e Porretta.

I relativi Capitolati d'oneri sono visibili presso le Stazioni ricordate e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di . . . .

in modo che pervengano non più tardi del giorno 3 marzo p. v.

Le offerte devono essere stese sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alle [illegible] Stazioni e Divisione del Traffico, e non saranno tenute valide se non vi sarà allegato un [illegible] della [illegible] Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire [illegible] *cinquanta* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quello oblatore che essa crederà meglio, quand'anche la loro offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

[illegible] l'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, i quali non potranno ritirarli che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà essere fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione; scorso il qual termine senza che i deliberatari abbiano eseguito il deposito di cauzione, o non addivengano alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di veruna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 4 marzo p. v. a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 18 Febbraio 1880 N° 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE SOMME PROPOSTE NEL BILANCIO 1880

per le nuove ferrovie di 2ª, 3ª e 4ª categoria

Abbiamo sott'occhio la Relazione sullo Stato di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici, presentata alla Camera dei deputati dall'on. Indelli, a nome della Sotto-Commissione del bilancio, composta dagli onorevoli Zanardelli presidente, Salaris segretario, Merzario, Ranco, Boselli, e Indelli relatore. Riservandoci di occuparci più diffusamente di questa Relazione, ci affrettiamo a riferirne quella parte che riguarda il riparto delle somme stanziate nel detto bilancio per le nuove ferrovie di 2ª, 3ª e 4ª categoria. Ecco le parole dell'on. Indelli:

..... Secondo i prospetti presentati dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici, sulle 19 linee di seconda categoria sono stanziate pel 1880 delle somme per 14 di esse, compresa la Campobasso-Termoli, per cui si lascia disponibile la somma di L. 150,000 nel caso la costruzione dovesse essere assunta direttamente dallo Stato. E la cifra totale dello stanziamento è di L. 6,355,867, di cui 5,720,200 a carico dello Stato, tenuto conto delle economie per le costruzioni con sistemi a tipo ridotto. Delle 36 linee di terza categoria, ne sono comprese 11 nel riparto degli stanziamenti delle somme pel 1880, con la cifra totale di L. 3,945,172, delle quali 3,156,092 a carico dello Stato, calcolate anche le economie pei tipi di costruzione. Finalmente, per le linee di quarta categoria, oltre la Lecco-Colico, è registrata anche la Saluzzo-Cuneo, e altre linee per le quali le Provincie han dichiarato di voler anticipare la quota governativa.

Or, particolarmente per le linee di seconda categoria, la Commissione ha dubitato se, comprendendo nel tenue riparto, e nei primi esercizii, troppe linee della categoria stessa, si faccia opera utile allo Stato e al buon andamento delle costruzioni. Venne perciò formulato uno speciale quesito al Ministero, il quale vi ha risposto con la nota che fa seguito.

Quesito della Sotto-Commissione.

« Affinchè la Sotto-Commissione possa ponderatamente esaminare ed apprezzare il prospetto degli impegni e dei riparti relativamente allo stanziamento per le linee di seconda, terza e quarta categoria, ha d'uopo di conoscere gli intendimenti del signor Ministro rispetto al sistema da lui seguito: se, cioè, il frazionamento soverchio degli impegni e dei riparti nelle suddette categorie possa o no far ritardare i benefizii della legge 29 luglio 1879 ».

Risposta del Ministero.

« I criterii che hanno guidato il Ministero nel proporre lo stanziamento nello Stato di prima previsione del 1880 per le diverse ferrovie costituenti le quattro categorie, nelle quali vennero suddivise le linee di completamento della rete ferroviaria del regno, sono largamente esposti nei prospetti e documenti presentati all'onorevole Presidenza della Camera e raccolti nel fascicolo degli Atti parlamentari, n. 254 *bis* (Sessione 1878-1879).

« Nel concetto del Ministero, le linee, delle quali si propone lo incominciamento dei lavori nel 1880, dovranno essere condotte a termine entro un periodo di tempo logico, proporzionato alla loro importanza ed ai fondi complessivamente assegnati in bilancio per ogni categoria.

« Lo stanziamento pel 1880, frazionato in piccole somme per talune linee, è una conseguenza necessaria dello stato dei progetti e della probabilità di spesa che potrà venire erogata nei pagamenti effettivi dei lavori.

« Un esatto apprezzamento del riparto della spesa negli anni successivi al 1880 fino al termine dei lavori per ogni linea, non potrà essere fatto che nel bilancio definitivo per talune linee e nello Stato di prima previsione per talune altre, secondo, cioè, il risultato dei progetti definitivi, a cui si sta attendendo e che verranno intrapresi.

« Il frazionamento stesso è anche da considerarsi in questo primo anno una conseguenza inevitabile delle disposizioni dell'art. 15 della legge, le quali furono invocate da parecchie Provincie mediante regolari deliberazioni. Che se le Provincie avranno realmente interesse ad affrettare i lavori più di quanto il riparto, fatto a termini di legge, lo consenta, troveranno sempre nell'art. 15 il mezzo di soddisfare i loro desiderii.

« Quanto all'interesse diretto dello Stato pel 1880 ed anche per gli anni avvenire, per le ragioni esposte nulla

soffre dal riparto adottato, se si considera che di parecchie strade è importante costruire con qualche sollecitudine uno o più tronchi e non l'intera linea.

« Intanto, nel concetto del Ministero, gli appalti a farsi non dovrebbero essere limitati alle somme assegnate per ogni linea pel 1880, ma a quello importare che fosse ritenuto ragionevole per comprendere nei singoli appalti quell'assieme di lavori che sono una necessità in linea di sana amministrazione, sia nello interesse dei lavori, e sia in quello della regolare ed economica loro esecuzione. Solo dovrà ritenersi che pel 1880 le somme a spendersi sono quelle dei prospetti, salvo a regolare l'assegno delle altre somme per gli anni successivi, in occasione delle proposte dello Stato di prima previsione di ogni anno, come è già preveduto con l'art 32 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2.ª

« *Il ministro* A. Baccarini ».

La Commissione ha apprezzato le considerazioni con le quali ha risposto il Ministero....; ma crede suo debito di richiamare l'attenzione del Governo intorno agli appalti. È innegabile (essa dice) che vi si debba provvedere tenendo conto, non già del riparto annuale, sì bene dell'importo approssimativo dei lavori necessarii alla costruzione di ciascuna linea. Ma gli appaltatori non trascureranno, per avventura, le probabili previsioni della lentezza con cui potrà esser condotto innanzi per l'avvenire il lavoro delle singole linee. E da qui, non solo una difficoltà maggiore per ben determinare le condizioni degli appalti, ma anche la necessità che il Governo studii un piano ben predefinito dell'ordine delle costruzioni pei riparti futuri.

La Sotto-Commissione, dietro speciali osservazioni sulla iscrizione delle diverse linee, prende poi in esame i requisiti che debbono concorrere per ciascuna di esse affin di avere la precedenza; ma noi ce ne occuperemo, quando passeremo in rassegna la intera Relazione dell'on. Indelli.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Novembre 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di novembre 1879, confrontati con quelli del novembre 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di 9.bre 1879 salì a L. 14.124.996 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,075,717
Bagagli	»	259,748
Merci a grande velocità	»	1,353,746
Id. a piccola velocità	»	6,379,463
Prodotti diversi	»	56,322
Totale	L.	14,124,996

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	7,993,834	L.	7,769,544
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,387,699	»	1,570,121
» Romane	»	2,463,127	»	2,124,159
» Meridionali	»	1,989,769	»	1,976,193
» Venete	»	97,261	»	75,177
» Sarde	»	93,414	»	73,095
Ferrovia Torino-Lanzo	»	35,383	»	34,254
» Torino-Rivoli	»	12,797	»	12,007
» Settimo-Rivarolo	»	10,865	»	11,416
» Milano-Saronno-Erba	»	35,529	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	7,318	»	»
Totale	L.	14,124,996	L.	13,445,966

(1) Vedi *Monitore* N. 1 a. c.

Si ebbe dunque nel novembre 1879 un aumento di lire 679,030. Tutte le linee furono in aumento, fuorchè la Settimo-Rivarolo, ch'ebbe una diminuzione di L. 551.

Però l'aumento principale si ebbe sulle Romane in lire 338,968, e sulle ferrovie di proprietà dello Stato in L. 224,290; e l'aumento minimo sulla Torino-Rivoli in L. 790, non tenendosi conto delle linee non ancora aperte all'esercizio nel 1878.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel novembre 1878 era di chil. 8266, nel novembre 1879 ascendeva invece a chil. 8409, essendosi nel detto mese aggiunti chil. 7 (pel tronco Mariano-Inverigo, della linea Milano-Saronno-Erba) ai chil. 8402, ch'erano nell'ottobre 1879.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto 9.bre 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	85,966,441	L	81,303,127
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	14,981,037	»	13,939,540
» Romane	»	25,876,421	»	23,979,892
» Meridionali	»	20,513,091	»	19,196,091
» Venete	»	935,551	»	755,594
» Sarde	»	697,821	»	658,730
Ferrovia Torino-Lanzo	»	430,097	»	393,385
» Torino-Rivoli	»	148,267	»	140,648
» Settimo-Rivarolo	»	129,750	»	83,743
» Milano-Saronno-Erba	»	193,932	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	65,003	»	»
Totale	L.	150,140,711	L.	140,703,750

L'aumento nel 1879 è stato quindi di L. 9,436,961. Tutte le linee furono in aumento: però l'aumento principale si ebbe sulle ferrovie di proprietà dello Stato in L. 4.663,314, sulle Romane in L. 1.896,529, e sulle Meridionali in L. 1,317,000. Il prodotto minimo si ebbe sulla ferrovia Torino-Rivoli in lire 7,619, non tenendosi conto delle linee non ancora aperte all'esercizio nel 1878. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di novembre 1879, confrontato con quello del novembre 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	2,119	L.	2,072
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,484	»	1,465
» Romane	»	1,464	»	1,281
» Meridionali	»	1,372	»	1,362
» Venete	»	709	»	548
» Sarde	»	404	»	367
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,105	»	1,070
» Torino-Rivoli	»	1,066	»	1,000
» Settimo-Rivarolo	»	472	»	496
» Milano-Saronno-Erba	»	728	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	665	»	»
Media complessiva	L.	1,695	L.	1,640

Si ebbe dunque nel novembre 1879 un aumento di L. 55. Tutte le linee aumentarono, fuorchè la Settimo-Rivarolo, ch'ebbe invece una diminuzione di L. 24. L'aumento principale si ebbe sulle Romane in L. 183, e sulle Venete in L. 161. Il minore aumento fu per le Meridionali in sole L. 10.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto novembre 1879, confrontato con quello dello stesso periodo del 1878, presenta le medie seguenti:

	1879	1878
Ferrovie dello Stato	L. 22,845	L. 21,767
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 15,915	» 14,962
» Romane	» 15,439	» 14,480
» Meridionali	» 14,146	» 13,288
» Venete.	» 6,852	» 5,515
» Sarde	» 4,319	» 4,315
Ferrovia Torino-Lanzo	» 13,440	» 12,387
» Torino-Rivoli	» 12,355	» 11,720
» Settimo-Rivarolo	» 5,641	» 5,981
» Milano-Saronno-Erba . .	» 8,815	» »
» Conegliano-Vittorio . . .	» 9,286	» »
Media complessiva	L. 18,115	L. 17,222

L'aumento nella media generale pel 1879 è stato quindi di L. 893.

Tutte le linee aumentarono, fuorchè la Settimo-Rivarolo, ch'ebbe una diminuzione di L. 340. L'aumento principale poi si nota sulle Venete in L. 1,337, sulle ferrovie di proprietà dello Stato in L. 1,078, e sulla Torino-Lanzo in lire 1,053; l'aumento minimo si nota sulle Sarde in sole L. 4. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda, il prodotto del mese di novembre 1879 ascese a L. 11,529, cioè con una diminuzione di L. 42 in confronto del novembre 1878; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto novembre 1879 ascese a L. 115,465, cioè con una diminuzione di L. 1,647 in confronto dell'eguale periodo del 1878.

LE STRADE FERRATE MERIDIONALI
e l'Inchiesta

Nel nostro numero del 21 gennaio p. p., riferendo un sunto del discorso pronunciato, dinanzi alla Commissione parlamentare d'inchiesta, dal comm. Secondo Borgnini, Direttore generale delle Strade ferrate Meridionali, abbiamo in nota accennato all'importante pubblicazione fatta dall'Amministrazione di quelle ferrovie, in risposta ai quesiti del *Questionario* formulato dalla Commissione medesima; ed abbiamo brevemente enumerato le varie parti componenti il grosso volume, spendidamente stampato dallo Stabilimento Civelli in Firenze, e corredato di tavole e dimostrazioni statistiche piene di particolare interesse.

Ora, su codesto accurato lavoro, che attrasse meritamente l'attenzione degli uomini tecnici e competenti, e che potrà sempre essere utilmente consultato, noi crediamo opportuno di ritornare più riposatamente e con maggior diffusione, sia per l'interesse pubblico che naturalmente si connette all'andamento di una grande Amministrazione ferroviaria italiana, sia per lo sviluppo dato ad alcune delle principali questioni indicate nel *Questionario*, e delle quali ebbe ed avrà ancora ad occuparsi l'Inchiesta ferroviaria prima di giungere in porto.

Con tale duplice intendimento cercheremo riassumere le parti essenziali del voluminoso lavoro, che consta, come dicemmo, di circa 500 pagine in 4°., di una eleganza veramente rara nel suo genere per qualità di carta e per varietà di caratteri.

Nella breve prefazione del Direttore generale Borgnini si dice anzitutto, che « il programma delineato nel *Questionario* dell'on. Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle Strade ferrate è talmente vasto, che non sarebbe stato possibile di rispondervi in semplici conferenze orali ». Perciò l'Amministrazione delle Meridionali deliberò « di preparare una Memoria scritta sulle singole questioni contenute nel programma, corredando ciascuna risposta con quei dati di fatto, che possono fornire utili schiarimenti o servire di prova alle affermazioni ».

L'Amministrazione si è innanzi tutto preoccupata « di far conoscere le condizioni attuali del suo esercizio ferroviario, talvolta suggerendo i rimedii che essa crede più acconci a migliorarlo ».

Accenna poi alla parte importante che la Società delle Meridionali ebbe nelle lunghe e laboriose trattative per la stipulazione delle Convenzioni Spaventa e Depretis, e quindi com'essa sia in grado di rispondere con qualche ampiezza ai quesiti relativi all'esame di quelle Convenzioni.

Conchiude però col dichiarare di essersi astenuta dal rispondere ai quesiti che mettevano in discussione l'esercizio governativo in confronto coll'esercizio privato, nel momento che il *Governo esercita al nord e costruisce al sud;* contentandosi « di produrre gli elementi ch'essa era in grado di somministrare, perchè la questione fosse convenientemente esaminata e definita ».

D'altra parte, essa crede che, « dopo le splendide discussioni fatte nei Parlamenti italiano e francese (alle quali serve di dotta illustrazione lo scritto ben conosciuto dell'ing. Jacqmin), ben poco resti a dire perchè ogni uomo imparziale sia in grado di pronunziare il suo giudizio sopra questo argomento di tanto interesse per l'avvenire economico e finanziario del nostro paese ». —

Chiusa con ciò la prefazione dell'on. Borgnini, e prima di entrare nelle risposte al Questionario, vengono esposti alcuni *Cenni sulle trattative che precedettero la concessione delle Strade ferrate Meridionali*, cioè un sunto di notizie storiche sulla creazione di questa grande rete ferroviaria, e sulle diverse condizioni stipulate per la costruzione delle nuove linee concesse e per l'esercizio di queste e di quelle già costruite.

Noi non rifaremo qui una storia già nota al pubblico e risultante dai documenti ufficiali che possono essere ad ogni momento consultati; ci occuperemo piuttosto della *base economica della Società*, di cui trattano le risposte al quesito 1° e successivi del capitolo primo del Questionario.

La Società si è costituita nel 1862 con un capitale di 100 milioni di lire in 200 mila Azioni da L. 500, che nel 1871 fu aumentato fino a 130 milioni con altre 60 mila Azioni.

Al capitale sociale di 130 milioni in Azioni vanno aggiunti il sussidio in lavori per 10 milioni e il sussidio in beni demaniali per 10 milioni, accordati dal Governo coll'atto di concessione; per cui il capitale sociale ascende in totale a 150 milioni di lire.

Dalla emissione poi di Obbligazioni a lunga scadenza e di Buoni a 30 anni, la Società ha ricavato L. 236,935,883.29; ma può ancora emetterne altre per L. 23,064,116.71, per raggiungere il doppio del capitale in Azioni, a termini della concessione. Devonsi pure aggiungere i prestiti Bayard, Rothschild e De Gas, assunti coll'acquisto delle linee Napoli-Castellammare e Vietri-Salerno, per un importo complessivo di L. 4,105,150; di guisa che il capitale attuale della Società potrà ascendere a L. 414,105,150.

A creare la rete delle Strade Ferrate Meridionali ed al-

l'impianto di esse concorse unicamente l'industria nazionale, donde l'appellazione d'Italiana alla Società concessionaria.

Lo Stato avendo poi garantito un minimo di prodotto lordo chilometrico, ne conseguì che le vicende del di lui credito influirono direttamente su quello sociale, in modo che il corso dei titoli ferroviarii, in ispecie delle Obbligazioni, seguì le oscillazioni della rendita.

La Società, come risulta dal bilancio del 1877, spese per la costruzione delle linee L. 372,207,162.66, e per la provvista di materiale mobile ed attrezzi L. 34,482,463.94; quindi in complesso L. 406,689,626.60, senza tener calcolo del fondo corrente di approvvigionamenti per l'esercizio e delle somme pagate alle Imprese costruttrici, che ancora stanno in conto sospeso di liquidazione.

Il capitale attivo sociale supera quindi quello passivo, raccolto per Azioni, Obbligazioni e sussidii del Governo, di circa 15 milioni, ai quali la Società ha sopperito con fondi di riserva prelevati sugli utili annuali, e per mezzo di anticipazioni procuratesi da Stabilimenti di credito, con minore aggravio del suo bilancio.

Le sovvenzioni, garanzie e prodotti accordati dal Governo alla Società le hanno permesso di costruire ed esercitare la maggior parte delle linee concesse, di soddisfare agl'impegni finanziarii assunti, di distribuire regolarmente il 5 per cento agli azionisti e di ribassare notevolmente le tariffe.

Il carico dello Stato per garanzie e sovvenzioni dal 1863 al 1877 ammontò a L. 299,306,800; per perdita di tasse a L. [illegible]; e gli utili derivatigli dall'esercizio, per trasporti a prezzo ridotto e per imposte generali e speciali, furono di L. 120,681,616. Quindi si deduce che il vero onere dello Stato ascese a L. 185,718,984. —

Rispondendo al quesito settimo, la Memoria constata, con dati statistici che sono il risultato dei lavori compiuti, come questi siano stati condotti a termine in un tempo più breve di quello che avrebbe verosimilmente impiegato il Governo, qualora si fosse trovato in luogo e vece della Società.

Afferma inoltre che i lavori eseguiti per conto del Governo erano meno solidi di quelli fatti per cura della Società; ed aggiunge che, se il Governo avesse costruito la rete meridionale, avrebbe speso più di quanto spese la Società.

Ed a questa ultima conclusione le Ferrovie Meridionali sono indotte dalla considerazione del modo con cui dalla Società si suol procedere alla scelta dei tracciati.

Gl'ingegneri sociali sono spronati ad essere zelanti ed operosi dalle maggiori speranze di promozioni, che loro offrono le Società di fronte al Governo.

Concorre altresì a raggiungere questo risultato la poca influenza che hanno sulle Società le considerazioni politiche a decidere dei tracciati delle loro linee. Queste influenze contribuiscono, più che generalmente non si creda, ad aumentare le spese di costruzione.

Le Ferrovie Meridionali sostengono che l'essere stata la Società esercente anche Società di costruzione ha favorito la sua esistenza, e le ha permesso di rendere le strade veramente utili. —

In risposta al quesito nono, relativo alla influenza delle imposte e del corso forzato, si calcola che dal 1866 al 1877 il corso forzato abbia fatto subire alle Meridionali una perdita di L. 17,700,000; e che, tra le imposte ed il corso forzato, viene annualmente assorbita una somma eccedente il 3 1/2 per 0/0 del capitale sociale di 100 milioni in circolazione. —

Passando poi al capitolo secondo del Questionario, riguardante l'*Amministrazione della Società*, si espone minutamente la costituzione del Consiglio d'amministrazione delle Meridionali; e si conchiude che le disposizioni statutarie sulla composizione, sulle attribuzioni e responsabilità [illegible] del Consiglio d'amministrazione raggiungono lo scopo di [illegible] la buona andamento della impresa, semprecchè la concessione non sia per sè rovinosa, e l'assemblea nomini tali amministratori, che abbiano le qualità necessarie per adempiere bene il mandato loro affidato.

Meno importanti sono le risposte ai quesiti sui bilanci e sulle assemblee degli azionisti. —

Il servizio del Contenzioso è fatto presso la Direzione generale, per mezzo di un Ufficio legale. Dalla sua creazione all'anno 1878, la Società delle Meridionali si trovò impegnata in 1355 liti, che si possono classificare come segue:

Amministrazione generale	N.	30
Costruzioni	»	100
Espropriazioni	»	99
Esercizio	»	1126

Delle prime liti riflettenti l'Amministrazione, 20 furono vinte dalla Società, 2 furono transatte, 1 fu perduta, per 3 la vittoria non fu completa, e 4 sono pendenti.

Delle 100 liti per costruzioni, 44 furono transatte, 15 abbandonate, 5 perdute, 12 vinte interamente, 2 parzialmente, e 22 sono pendenti.

Per le espropriazioni, 73 liti furono transatte, 12 abbandonate, 5 vinte, 1 perduta, ed 8 sono pendenti.

Le liti poi riguardanti l'esercizio, per le tante eventualità a cui, anche il meglio regolato, può andar soggetto per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia, sicurezza e regolarità del servizio ferroviario, trovansi raggruppate anno per anno in apposito prospetto, indicante l'esito o lo stato attuale delle medesime. —

Passando a trattare dell'*ordinamento dell'Esercizio ferroviario*, l'Amministrazione risponde alle questioni enunciate ai quesiti dal 15 al 24 del Questionario in forma complessiva, anzichè per ciascuna separatamente, trattandosi dei diversi Servizii tra loro coordinati per l'esercizio delle Ferrovie Meridionali. Però essa crede opportuno premettere un breve riassunto delle vicende tra le quali ebbe a svolgersi il suo ordinamento.

In 14 anni, cioè dal 1863 al 1876, le Ferrovie Meridionali ampliarono costantemente le reti in esercizio, costruendo in media 180 chilometri all'anno. È stato un lavoro continuo ed attivo di impianto, di preparazione di mezzi di esercizio, di raccolta ed ordinamento di personale nuovo in località inospitali ed infestate dalla malaria, di assimilazione di personale esistente sulle linee già in esercizio ed aggregate.

Ma l'ordinamento definitivo, anche per le prevedibili evenienze del futuro, non può conseguirsi se non quando l'Amministrazione ha avanti di sè la sicurezza di un aumento d'introiti proporzionato alle maggiori spese a cui va incontro. Ora, questa condizione così necessaria venne a mancare alla Società delle Meridionali nel momento appunto in cui essa usciva dal periodo di creazione della sua rete. Infatti, il prodotto chilometrico fino al 1871 era rimasto inferiore alle lire 12 mila; ma poi superò le 15 mila lire, varcando il limite oltre il quale, ai termini della concessione, cessa per l'esercente ogni partecipazione agli introiti.

Preoccupandosi il Governo di tale stato di cose, studiò una nuova combinazione, che si tradusse nella Convenzione del 1874, che prese nome dal ministro Spaventa. Secondo tale Convenzione, la Società, da proprietaria, doveva, mediante riscatto, divenire semplice esercente della sua rete, alla quale si aggiungevano i 1593 chilometri delle linee romane.

L'approvazione della detta Convenzione fu per lungo tempo tenuta sospesa; finchè nel febbraio del 1876 il Governo, invece di attuarla, cambiando pensiero volle stipularne una nuova, colla quale, riscattata la rete, ne riservava a sè l'esercizio.

Questa seconda Convenzione, rimasta pure abbandonata, fu seguita da una terza, colla data del 20 novembre 1877, che a sua volta non ricevè la sanzione del Parlamento; e così la Società trovasi da cinque anni in mezzo a tutte le incertezze preesistenti al 1874, e coll'aggiunta, fino al 12

aprile scorso, di un sindacato governativo sopra ogni atto della sua amministrazione.

La Società però, non iscoraggiata, si studiò di preservare i propri Servizii dalle conseguenze di uno stato di cose tanto anormale; e, nonostante le difficoltà contro le quali doveva lottare, continuò l'opera dell'ordinamento per modo che oggidì, se non può dirsi completo, è nondimeno tale (essa dice) da poter soddisfare ai bisogni attuali.

La Società delle Ferrovie Meridionali, a differenza delle altre, ebbe fin dall'origine, ed ha tuttora, due Direzioni separate, una generale, l'altra speciale per l'esercizio. Questa separazione non fu mai, dice, d'incaglio al disbrigo degli affari, poichè le attribuzioni e la competenza delle due Direzioni sono state sempre bene definite e mantenute divise in modo confacente alla natura dei servizii.

Dopo ampie informazioni intorno al modo in cui sono ordinati i diversi Servizii delle Ferrovie Meridionali, la Memoria tratta del personale, in risposta ai quesiti n. 26 e 27, indicando le norme vigenti presso quell'Amministrazione per l'ammissione, le punizioni, gli avanzamenti ed i reclami in via gerarchica, nonchè i quadri relativi.

Il numero totale degli agenti addetti ai diversi Servizii delle linee Meridionali è di 8904, di cui 3131 ex-militari; donde risulta che il numero degli agenti militari supera il terzo prescritto dal Capitolato di concessione.

Dopo avere dettagliatamente risposto ai quesiti 28 e 29 circa la durata del lavoro, gli stipendii del personale, gli assegni straordinarii e premii al personale viaggiante, si risponde al quesito 30, accennando alle economie che si possono ottenere nelle spese dei varii Servizii, accordando agl'impiegati ferroviarii un tanto per cento sulle economie medesime: esperimento che diede finora buoni risultati, e di cui l'Amministrazione sta studiando i mezzi per estenderne l'applicazione.

In risposta poi al quesito 31, si dimostra come la Cassa-pensioni per gl'impiegati, la Cassa di mutuo soccorso per il basso personale, ed il servizio sanitario sieno opportunamente ordinati sulle linee Meridionali, e dieno risultati soddisfacenti; e tali li daranno anche sulla rete Calabro-Sicula, appena vi potranno essere completamente ordinati.

(*Continua*).

IL MATERIALE MOBILE DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

A proposito di alcuni appunti mossi, in questi giorni, dalla stampa milanese sopra il materiale mobile delle Ferrovie dell'Alta Italia, il Direttore dell'esercizio commendatore Massa ha diretto alla *Perseveranza*, del 14 corrente, le spiegazioni seguenti:

Poichè la *Perseveranza*, nel suo numero di ieri l'altro, ha spontaneamente smentita l'erronea notizia che ebbe a dare circa il mancato arrivo di un treno dal Veneto, farebbe atto di giustizia rettificando l'altra notizia, non meno erronea, relativa al guasto sopravvenuto alla locomotiva del treno con cui giunse a Milano il sig. Ministro dei lavori pubblici.

A quel treno vennero aggiunte a Lodi tre carrozze da viaggiatori; ed il macchinista, dubitando che, a cagione dell'umidità e del già grave carico del convoglio, potesse superare la lieve pendenza del tratto da Rogoredo al ponte-viadotto del Lazzaretto, ha chiesto in via di precauzione, prima di partire da Lodi, la macchina di riserva, che da Milano gli fu inviata incontro a Rogoredo, e colla quale il treno potè giungere a Milano con ritardo assai lieve.

Per ciò poi che riguarda il trasporto dei coscritti, conformemente al disposto del Regolamento emanato dal Ministero della guerra, gli accordi pei recenti trasporti delle reclute ebbero luogo direttamente fra i Comandi locali ed i Capi-Stazione. Questi ultimi non mancarono di fare, nei modi voluti, la richiesta del materiale rotabile occorrente, e per le reclute che dovevano partire dai diversi punti della rete nei giorni 26, 28 e 30 (a seconda delle disposizioni del *Bollettino militare*, N. 49), sono state approntate le necessarie vetture di 3ª classe.

All'incontro, i trasporti dei militari che dovevano partire successivamente, vennero casualmente a coincidere col movimento eccezionale che, per effetto dei ribassi accordati, si verifica ogni anno all'epoca delle feste carnevalesche, e più esattamente nei giorni 9, 10 ed 11 corr. Ciò ha fatto sì che le vetture di 3ª classe difettassero.

Allora la Direzione dell'esercizio, avvertita dell'emergenza, seguendo la consuetudine degli anni passati e basandosi sulla tassativa disposizione che in argomento è contenuta nel citato Regolamento, ha provveduto acchè pei detti militari si usassero i carri chiusi con panche.

Se non che alcune Autorità militari, preoccupandosi del rigore della stagione e del fatto che alcuni dei detti militari dovevano compiere parte del viaggio in ore notturne senza che i carri potessero venir illuminati, si astennero dal far eseguire la partenza, e chiesero istruzioni al Ministero della guerra.

S. E. il sig. ministro Bonelli, tenendo nel dovuto conto tali due circostanze, avvertiva la Direzione delle ferrovie, con telegrammi della sera del giorno 10, che le *Autorità militari erano già state autorizzate a dilazionare qualche poco, se indispensabile, il periodo assegnato per effettuazione trasporti militari*. Con questa provvida misura, i trasporti stessi poterono aver luogo con vetture di 3ª classe, e così si conciliarono le esigenze dei Comandi militari con quelle del servizio pubblico.

Nel porgere queste informazioni, si crede opportuno di aggiungere che gli appunti mossi dalla stampa non sono affatto giusti, giacchè il fatto che i trasporti dei militari si eseguiscano con carri muniti di panche, anzichè con vetture di 3ª classe, nè è nuovo, nè succede solo sulle reti italiane.

Non è nuovo, perchè, come si disse, ciò è una consuetudine in uso da lungo tempo e perfino sancita da apposite disposizioni regolamentari; non è proprio alle sole Ferrovie italiane, perchè su quasi tutte le strade ferrate dei maggiori Stati di Europa si segue eguale sistema, come lo si rileva anche dal fatto, che sulle pareti esterne di ogni carro da merce è scritto a grossi caratteri il numero massimo di militari, che in ciascuno di essi può essere contenuto.

Quanto al ritardo cui dovette sottostare il treno dove si trovava l'onorevole Baccarini, siamo in grado di dare ulteriori informazioni, che valgono a rimettere le cose nel loro vero aspetto. Anzitutto dobbiamo dichiarare che la locomotiva del treno non subì in quell'occasione guasto di sorta, e che quindi ben diversa fu la causa del ritardo. Il treno era partito da Piacenza con carico molto forte, a motivo dei rilevanti trasporti di passeggieri verificatisi per Milano nell'occasione del Carnevalone. Giunto il treno a Lodi, il Capo-Stazione vi faceva aggiungere ancora tre carrozze da viaggiatori, per modo che il treno veniva a raggiungere il suo carico completo, ed anzi lo sorpassava lievemente. Questo fatto non avrebbe avuto, in condizioni ordinarie, nulla di anormale, perchè le prestazioni delle locomotive sono calcolate sempre al disotto del vero, e permettono quindi, entro certi limiti, delle eccedenze di carico senza alcun pericolo d'inconvenienti. Nel giorno però in cui viaggiava il Ministro dei lavori pubblici, le condizioni del tempo assai umido, ed anzi a certi momenti piovoso, vennero a costituire una difficoltà che, dopo un

tratto di strada, del resto abbastanza lungo, non si potè più oltre superare; sicchè, giunto il treno a Rogoredo, si dovette aggiungere la locomotiva di riserva, che il Capo-Stazione di Lodi aveva in prevenzione chiamata fin da quando il convoglio partì dalla sua Stazione, e che fece necessariamente subire al treno un lieve ritardo. Ora, l'avere voluto del fatto della chiamata della macchina di riserva fare argomento di censure all'Amministrazione ferroviaria, come si trattasse di una irregolarità di servizio, è affatto fuori di proposito, quando appunto si pensi che le macchine di riserva sono mantenute nelle diverse e più importanti località della rete principale, allo scopo di servire al rimorchio dei treni, che per straordinario carico non si trovino più in grado di proseguire il viaggio coll'ordinaria loro locomotiva.

Nè vale tanto meno l'obbiettare, come fece la *Perseveranza*, che la locomotiva dovesse essere debole o mal conservata, perchè ciò non era punto vero nel caso concreto, e perchè, del resto, anche la locomotiva la più robusta e perfezionata ha sempre dei limiti nella sua forza di trazione, al di là dei quali diventa essa pure insufficiente.

Nostre Corrispondenze

Roma, 17 febbraio.

Oggi, mentre vi scrivo, il mondo ufficiale e non ufficiale è in grande moto per udire il discorso del Re per l'apertura della 3° sessione della 13ª legislatura. Il paese da tale discorso attende una parola che lo conforti: esso spera che la parola del Re si svolgerà sulla necessità di addivenire alla riforma tributaria, alla perequazione dell'imposta fondiaria, all'organizzazione delle varie Amministrazioni pubbliche, all'esercizio delle ferrovie, alle nuove costruzioni ferroviarie, cose tutte utilissime che il paese aspetta ed è in diritto di attendersi dai suoi reggitori.

Intanto il fatto più saliente di questi giorni è l'andata a Milano del ministro Baccarini per veder modo di dare un nuovo indirizzo all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. Come voi ben sapete, tale Amministrazione era un tempo citata come modello: uomini di conosciuta capacità coprivano i varii Servizii. Venuto il riscatto e l'esercizio provvisorio governativo, il Governo volle premettervi un Consiglio, che, legato a tutte le viziose lungaggini della burocrazia, non fece che intralciare il servizio, esautorando e rendendo inefficace l'azione dei varii Capi-Servizio. E mentre codesto Consiglio credeva di potere in tal modo realizzare delle rilevanti economie sulle spese di esercizio, si sollevarono reclami da ogni parte, l'esercizio ed i servizii attinenti cominciarono ad andar peggio, tutto il materiale mobile andò quasi in rovina, ed il Consiglio, trovandosi nella impossibilità di dare un migliore e più efficace indirizzo all'opera sua, ha dovuto ritirarsi prr far luogo ad uno nuovo. Ma questo secondo farà meglio del primo? Ecco quello che resta a vedersi.

Voi sapete che io sono sempre stato un caldo propugnatore dell'esercizio governativo (1); ma ho però la convinzione ch'esso non potrà dare un utile risultato, finchè il Governo non renderà autonoma l'Amministrazione, lasciandole tutta quella libertà d'azione che valga a tutelare gl'interessi del Governo ed a rendere regolare il servizio.

Per ciò l'ingerenza governativa non dovrebbe, a mio credere, essere altra che quella che esercitano nelle Società i Consigli d'amministrazione verso i rispettivi Direttori generali, che le rappresentano e devono drre alle medesime stretto conto del loro operato (2). —

Se le mie informazioni sono esatte, il Consiglio di Stato non avrebbe ammesso il progetto d'appalto di alcuni movimenti di terra nel primo tratto della linea Roma-Sulmona.

In questo tratto la linea si addossa in buona parte alla ferrovia Roma-Orte, la quale dovrebbe essere ampliata per far luogo al collocamento di un secondo binario per la Roma-Orte e per quello della linea di Sulmona. Sembra quindi sia il caso di dover concordare qualche punto più preciso coll'Amministrazione delle Ferrovie Romane, prima di eseguire lavori che, in parte almeno, sarebbero a suo carico, o ricadrebbero sul suo suolo stradale.

Queste pratiche potranno perciò ritardare l'iniziamento di quei lavori, che non hanno in sè alcuna importanza, fuorchè quella di occupare degli operaj. La linea Roma-Sulmona ha lunghe gallerie, ed in esse si concentrerà la maggior durata e quindi la massima importanza dei lavori. —

È stata testè distribuita la Relazione della Commissione del bilancio sui lavori pubblici, la quale si occupa con particolare diffusione delle nuove costruzioni ferroviarie.

La Commissione si è specialmente dedicata a studiare la più corretta applicazione dell'art. 32 della legge del 29 luglio ultimo, circa i prospetti che il Ministero è tenuto a presentare con la legge annuale del bilancio per gl'impegni da assumere per linee e per categoria.

La Commissione ha quindi espresso l'avviso che tale prospetto debba far parte integrante della legge del bilancio e con essa venire approvato, concordando però col Ministro nella forma da darsi al relativo articolo, che è il secondo della legge del bilancio giusta la proposta della Commissione stessa.

(1) Noi lasciamo al nostro corrispondente piena libertà di apprezzamenti in tale materia, senza però venir meno alle nostre opinioni. La Red.

(2) Vedi, a tale proposito, le *Nostre Informazioni particolari*. (Id.).

Per l'esercizio 1880, sono assegnate per nuove linee L. 32,500,000.

La Commissione ha fatto però qualche appunto alla proposta relativa alla distribuzione di quella somma, dubitando se si faccia bene coll'attribuire subito un tenue riparto a molte linee di 2ª categoria; e raccomandò al Governo di badare, nell'iniziare lavori, non già al riparto annuo, ma al complesso della spesa necessaria, allo scopo di essere sicuri di compiere nel tempo stabilito dal contratto d'appalto i relativi lavori (3).

Sulla scelta poi delle linee da incominciare, la Commissione fa molte considerazioni. E questo è certo un campo delicatissimo, perchè sono pochi i casi in cui vi siano delle ragioni spiccate ed assolute di preferenza.

La Giunta parlamentare accoglie però la scelta proposta dal Ministro, certo fatta con criterii diligenti e spassionati più di quello che sarebbe possibile se la Camera stessa vi mettesse mano. —

Fra le notizie diverse, vi dirò che l'ingegnere-capo di Sondrio, incaricato degli studii della linea Colico-Chiavenna, ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto riformato di un tronco della detta linea, della lunghezza di m. 1863, e del costo di L. 47,200. —

La Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha accordato, sulle linee della propria rete, il ribasso del 30 p. 0[0 a favore dei soci del Club Alpino, quando viaggiano in n. di 12, o pagano per egual numero. —

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, in adunanza del 12 corr., ha autorizzato l'asta per la provvista di 200 vagoni.

E presso il Consiglio d'amministrazione della Società medesima vennero confermati a consiglieri governativi statutarii i signori comm. avv. Nicolò Nobili ed il cav. Pietro Dini. —

Eccovi il solito sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella scorsa settimana.

Il Consiglio ha approvato i progetti:

Per le impalcature metalliche da stabilirsi attraverso varii corsi d'acqua lungo il tronco Trivigno-Potenza, delle Calabro-Sicule;

Pel prolungamento del viadotto Padula nel tronco Bella Muro-Picerno, delle Ferrovie suddette;

Per la costruzione di un ponte a travate metalliche sul torrente Canalello, lungo la linea Taranto-Reggio delle stesse Ferrovie.

Ha poi riconosciuti meritevoli di approvazione;

Il progetto per allargamento e sistemazione del bacino della Stazione ferroviaria marittima in Venezia e suo canale d'accesso;

I progetti di appalto per la provvista del materiale metallico occorrente all'armamento delle linee di Vallelunga e delle Caldare, nelle ferrovie Calabro-Sicule.

Ha finalmente approvati i progetti per la costruzione e sistemazione di parecchi tronchi di strade provinciali nelle provincie di Torino, Catania, Teramo, Salerno, Udine, Caserta, Messina: ed alcuni altri per opere di difesa frontale sul Po nelle provincie di Ferrara, Rovigo e Mantova, nonchè per sistemazione di corsi d'acqua nella Valdichiana in provincia di Arezzo, e per costruzione di banchine nel porto di Castellammare di Stabia in provincia di Napoli.

X.

(3) Vedi in prima pagina l'articolo relativo. (LA RED.)

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'on. Ministro dei lavori pubblici, nella sua breve permanenza di questi giorni a Milano, ebbe replicate conferenze col Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e col Direttore dell'esercizio, allo scopo di provvedere al migliore andamento del servizio delle Ferrovie medesime.

Egli chiamò pure a sè tutti i Capi-servizio, compresi anche quelli non residenti in Milano; e questo avvicinamento immediato del Ministro coi funzionarii che quotidianamente si trovano di fronte alle reali difficoltà del servizio, deve certo aver giovato assai, poichè le spiegazioni verbali, date con quella libertà di parola che S. E. a tutti concesse, lo avranno, meglio di qualsiasi relazione scritta, posto in grado di giudicare del vero stato delle cose.

La questione del materiale rotabile, tanto dibattuta in questi giorni, attrasse in particolar modo la sollecitudine dell'on. Ministro, il quale si dichiarò disposto ad autorizzare l'acquisto di tutto quel materiale che fosse ancora necessario, non occorrendo per ciò alcuno speciale stanziamento nel bilancio dello Stato. Egli osservò giustamente che non ebbe mai a rifiutare alcuna spesa per questo titolo; chè anzi si diede premura di accordare quella di 4 milioni, appena l'Amministrazione ferroviaria gliene dimostrò la necessità.

Queste dichiarazioni, conformi al vero, sono, a nostro avviso, la migliore confutazione degli appunti, che in questi giorni parecchi giornali di opposizione hanno voluto far risalire fino alla sua persona.

Riguardo al personale, l'on. Ministro si mostrò desideroso che vengano riattuate tutte quelle disposizioni regolamentari, la cui applicazione subì, per ragioni amministrative, la sospensione già nota e che fu causa precipua di malcontento. A tale effetto, S. E. si dichiarò propenso a sancire un nuovo organico, il quale permetta l'applicazione delle disposizioni regolamentari precedentemente in vigore.

Egli si riservò poi di studiare quelle modificazioni, che dalla sua visita a Milano e dalle circostanze che condussero ai recenti mutamenti nel Consiglio d'amministrazione fosse riconosciuto utile d'introdurre nel Regolamento, che fissa le attribuzioni del Consiglio stesso e della Direzione dell'esercizio, e ne delimita la responsabilità rispettiva.

Pare che l'opinione dominante nella maggior parte dei funzionarii superiori dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia sia concorde nel ritenere indispensabile di limitare le funzioni del Consiglio a quelle di un alto sindacato sull'intera azienda e d'intermediario fra il Ministero e la Direzione dell'esercizio, concentrando in quest'ultima l'azione direttiva dell'Amministrazione, e circondandola così dei mezzi necessarii per esercitare quella piena autorità, che si rende indispensabile anche per assicurare la disciplina del personale.

Non sappiamo se, e fino a qual punto l'indicato concetto sia diviso dall'on. Ministro; crediamo però di poter affermare ch'egli partì convinto della necessità d'introdurre nel suddetto Regolamento radicali varianti.

Noi facciamo voti affinchè le eccellenti disposizioni manifestate dall'on. Ministro dei lavori pubblici possano in breve essere tradotte in atto, e l'incoraggiamento da lui dato al personale superiore (e di ciò siamo ben certi) serva a rendere vieppiù proficue le disposizioni che saranno definitivamente adottate, e che il pubblico, non meno che il personale medesimo, vivamente attende.

Siamo informati che il cav. O. Moreno ha cessato da qualche giorno dalle sue funzioni d'Ing. Capo-Servizio del Materiale e della Trazione delle Ferrovie Meridionali, ed ha ora accettato il posto di Amministratore-Direttore, che gli venne offerto dalla Società che i sigg. E. Rolin e Comp. di Braine-le-Comte (Belgio) stanno costituendo sotto il titolo di *Società Nazionale di Savigliano*, in seguito agli accordi, già annunciati ai nostri lettori, tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ed il Municipio di Savigliano, e tra questo e la Ditta soprannominata.

Scopo della detta Società, come è già noto, è la costruzione di vetture e vagoni per ferrovie e *tramways*, piattaforme, ponti, tettoie e costruzioni congeneri.

Non possiamo a meno di rallegrarci che il cav. Moreno, il quale, come ingegnere e come Capo-Servizio, ha dato molte prove di attività e capacità, abbia accettato il posto offertogli; ma ci rallegriamo altresì colla Società che seppe far cadere la scelta sopra un funzionario per ogni riguardo competentissimo e che gioverà, senza dubbio, allo sviluppo ed alla prosperità del nuovo Opificio e dell'industria nazionale.

Le Conferenze iniziate il 15 del corrente mese in Milano fra i rappresentanti delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia per trattare sul servizio cumulativo italo-austriaco, come già annunciammo, si riprenderanno il 28 corr. nella stessa città.

In seguito alle conferenze preliminari che ebbero luogo a Monaco nei giorni dal 4 all'11 del corr. mese, in concorso dei rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia, del Sud dell'Austria e Bavaresi dello Stato, il 3 marzo p. v. si riunirà una conferenza generale in Firenze tra i rappresentanti di tutte le Amministrazioni ferroviarie italiane, austriache e tedesche interessate, per istabilire definitivi accordi relativamente al servizio cumulativo italo-tedesco.

Successivamente alla detta Conferenza generale del 3 marzo in Firenze, un'altra Conferenza avrà luogo nella stessa città il 5 del mese medesimo relativamente al servizio delle derrate fra l'Italia, il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra, via Brennero-Kufstein-Aschaffenburg.

Sappiamo che il 5 marzo p. v. avrà luogo, presso la Prefettura di Como, la pubblica gara per l'appalto dei lavori del 1° tronco dal confine svizzero a Rio-Vallegrande, della nuova linea Novara-Pino.

Tale tronco misura la lunghezza di m. 6200, e la spesa pei lavori compresi nell'appalto è preventivata in L. 2,100,000.

Essendo stato in questi giorni approvato dal Ministero il contratto d'appalto tra l'Impresa Giovanardi e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione della Stazione internazionale di Ventimiglia, sappiamo che vennero date le disposizioni per l'immediato cominciamento dei lavori, fra i quali il primo sarà quello del fabbricato passeggeri.

L'annunciata gara tra le sole Ditte nazionali per la costruzione dei 200 carri da merci avrà luogo, presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italla, nei primi giorni del prossimo marzo, cioè la presentazione delle schede si chiuderà col giorno 3, ed il dissuggellamento delle medesime si farà il giorno 5 successivo.

Sappiamo che la conduttura d'acqua, della lunghezza di 12 chilometri, per la città di Sparanise (provincia di Caserta) è stata definitivamente aggiudicata alla nota Ditta costruttrice Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — Ripetendosi con deplorevole frequenza il caso di sassi lanciati contro convogli in corsa, e di animali senza custodia vaganti sulle linee ferroviarie, anche durante il passaggio dei treni, con grave pericolo per la sicurezza e regolarità del pubblico servizio, la Direzione dell'esercizio ha trovato opportuno di rammentare, con apposito avviso in data 8 corr., le disposizioni in vigore, che severamente puniscono le accennate contravvenzioni; con avvertenza che, per le persone minorenni o dipendenti da altre, saranno rigorosamente addebitati coloro che, a termini di legge, sono tenuti per esse a rispondere.

Ferrovia Udine-Palmanova-San Giorgio. — Sul progetto di questa ferrovia a compimento della Pontebbana, il Ministro dei lavori pubblici ha fatto, col mezzo della Prefettura di Udine, la seguente comunicazione ai promotori:

« Roma, 5 febbraio.

« Con lettera del 18 dicembre scorso, n. 13021, è stato presentato a questo Ministero, da parte della Camera di commercio e dei Municipii di Udine, Palmanova e San Giorgio di Nogaro, un progetto dell'ingegnere Antonio Chiaruttini per una ferrovia da Udine a Nogaro.

« Sottoposto il detto progetto all'esame del Consiglio superiore, il medesimo, con voto del 24 gennaio scorso, si è pronunziato favorevolmente, avendolo trovato ammissibile in linea tecnica, salvo ad esaminare all'atto pratico la convenienza di aggiungere qualche semplice fermata presso i Casali Passarotti e fra S. Stefano e S. Maria Longa.

« Se non che, considerando il Consiglio, quanto alla sezione normale ed all'armamento, che, mentre nel progetto viene proposto come nelle linee di grande comunicazione, è invece il caso d'introdurre opportune economie, trovandosi questa linea classificata dalla Commissione, nominata a tale oggetto, fra quelle alle quali potranno essere applicati i sistemi economici di costruzione, e precisamente il tipo terzo, ha proposto che la sezione e l'armamento siano conformati al tipo predetto.

« Il sottoscritto, adottando il parere del Consiglio superiore, ne dà comunicazione alla S. V. Ill.ma, con preghiera di renderne informati gli Enti interessati. E perchè si possa, a cura dei medesimi, procedere alle modificazioni indicate dal Consiglio superiore, restituisce il progetto, unendovi il tipo colle relative istruzioni, da tenersi per base alle dette modificazioni ».

Tramway Venezia-Mestre. — Il Consiglio provinciale di Venezia, nella straordinaria sessione indetta pel 20 corr., è chiamato a deliberare, fra altri oggetti, sulla « offerta della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e della Banca Veneta di Depositi e conti correnti di costruire una nuova via di comunicazione tra Venezia e la terraferma, e domande di concessione per l'esercizio di un *tramway* sulla nuova via di comunicazione suindicata ».

— A questo proposito, la *Gazz. di Venezia* annunzia che, sotto il titolo: *La nuova strada tra Venezia e la terraferma*, venne testè pubblicato dalla tipografia del Commercio un opuscolo del cav. prof. Vincenzo Zanetti, nel quale viene illustrato il progetta dell'ing. cav. Antonio Ballo per un ponte con *tramway*, il quale unisca Venezia a Murano, e di là si spinga per Campalto fino a Carpenedo e Mestre.

L'opuscolo esamina la questione sotto l'aspetto storico, tecnico ed economico.....

Il riassunto della parte economica del progetto è questo: la *Società Veneta di costruzioni* ha offerto alla Provincia di assumere tutto intero il lavoro al prezzo complessivo di 5 milioni; la *Banca Veneta* si assumerebbe fin d'ora di anticipare il capitale occorrente, fissando l'interesse al 5.50 per cento, compreso l'ammortamento; ed una Società milanese si offrì di assumere la costruzione e l'esercizio dei *tramway* da Venezia a Mestre, a tutte sue spese e compresa la manutenzione dell'intera strada per tre metri di larghezza, offrendo a correspettivo di tale cessione il 25 per cento sull'introito lordo, e guarentendo un *minimum* per ogni anno di L. 30,000.

Che le condizioni di Venezia, dice la *Gazzetta*, siano assolutamente anormali per la sua separazione dalla prossima terraferma; che siffatta anomalia influisca dannosamente sui suoi svolgimenti commerciali, industriali ed economici; che essa abbia bisogno di espandersi, anzichè rimanere circoscritta, è cosa innegabile, e chiunque ami veramente Venezia deve certo desiderare che si faccia un tentativo per far sì che la nostra città possa, come tutte le altre capitali, risanguarsi nei proficui contatti col territorio circostante.

L'idea adunque di unirla alla terraferma con un ponte accessibile a tutti, e, meglio ancora, munito di un *tramway*, è altamente commendevole, e noi repetiamo più che un diritto, un dovere, quello di propugnarla in massima.

Rimangono però a bene ponderarsi ed a risolversi due questioni: quella, se dalla costruzione di un ponte possa derivar danno alle condizioni lagunari, d'importanza si vitale per Venezia; e l'altra, se la spesa che importerebbe il progetto, quale fu presentato al Consiglio provinciale, sia sopportabile e corrispondente agli sperati vantaggi.

Riguardo alla prima questione, la Relazione del cav. Zanetti afferma che le Autorità superiori, interrogate in via privata, avrebbero dato un voto favorevole al progetto anche dal punto di vista degl'interessi idraulici. ...

Il dispendio, a capitale perduto, di 5 milioni ci sembra invece troppo gravoso, specialmente finchè non sia accertato quanta parte voglia assumerne il Governo, al quale, rigorosamente parlando, potrebbe incombere l'obbligo di sopperire interamente alla spesa d'una strada veramente nazionale, quale è quella che servirebbe a congiungere un capoluogo di provincia ed una città sì importante come Venezia al rimanente territorio d'Italia.

Ferrovia delle Marche — Si ha da Pesaro 11:

La scorsa domenica per iniziativa del nostro Sindaco e della Giunta municipale, adunavansi qui nel palazzo del Comune i sindaci e i rappresentanti dei Comuni interessati nella costruzione della ferrovia, la quale, rimontando la valle del Foglia, dovrà mettere in comunicazione la attuale linea litoranea Rimini-Ancona con la linea che, percorrendo la parte alta della nostra provincia, congiungerà Santarcangelo-Urbino-Fabriano, e spingendosi fino a Macerata-Feltria darà facile modo di aggregazione ai Comuni dell'alto Montefeltro con la strada obbligatoria, ch'è già in costruzione.

Gli adunati fecero invito alla Rappresentanza pesarese di avanzare domanda al Consiglio provinciale per ottenere il concorso di L. 200,000 nella spesa di costruzione della linea proposta; assunsero formale impegno di proporre ai rispettivi Consigli comunali l'adesione al Consorzio, da costituirsi a termini degli articoli 48 e seguenti della legge sui lavori pubblici; deliberarono da ultimo di procedere alla nomina di una Commissione di cinque membri, per affidare alla medesima l'incarico di completare gli studii, sia dal lato tecnico che finanziario, nel solo ed unico intendimento di sollecitare le pratiche che occorreranno per assicurare la costruzione pronta della linea, a quelle condizioni migliori che saranno possibili e, dove lo creda opportuno, chiedere la concessione al R. Governo.

Tramway Torino-Beinasco-Orbassano-Piossasco — Nella seduta del 12 corr. al Consiglio comunale di Torino, la Giunta proponeva:

« Di approvare l'accettazione dei preliminari 27 gennaio 1880, e di autorizzarne l'esecuzione in ogni loro parte, intanto, per la linea Torino-Beinasco-Rivalta-Orbassano-Piossasco, mediante eguale adesione di quei Consigli municipali, ed ridurre a suo tempo in atti definitivi, colle avvertenze e spiegazioni avanti svolte, i preliminari stessi;

« Di autorizzare inoltre la Giunta a fare tutte le pratiche opportune pel prolungamento e diramazione da Orbassano per Bruino e Trana a Giaveno; salvo a riferire al Consiglio per determinare, d'accordo cogli altri Comuni interessati e con la Provincia, il sussidio a darsi da questo Municipio e le speciali condizioni che occorrano per detta diramazione o prolungamento ».

L'on. *Chiaves* sollevò alcune obbiezioni contro tale proposta; fra cui principalissima quella che, una volta costrutto il *tramway*, si renderà impossibile la concessione della ferrovia Torino-Orbassano-Giaveno.

D'altra parte, il Municipio non potrebbe vincolarsi, dal momento che non vi è una Società, nè un progetto per la costruzione del *tramway* in discorso.

Egli perciò propone di sospendere ogni deliberazione.

L'on. *Favale* risponde che i documenti presentati dalla ditta Geisser per provare che sta costituendosi una Società per la costruzione della ferrovia Torino-Orbassano-Giaveno, e che già venne presentata domanda di concessione, non potrebbe distogliere il Consiglio dal votare la proposta della Giunta, perchè è molto problematico se il Governo voglia accordare la concessione di una ferrovia ad una Società, che non è ancora definitivamente costituita.

Invece la Società per la costruzione del *tramway* non solo è definitivamente costituita, ma ha già fatto il regolare deposito in denaro, ed addivenne già alla formazione del Capitolato definitivo.

Dopo altra breve discussione, l'on. Chiaves ritira la sua mozione sospensiva, e la proposta della Giunta viene approvata.

Ferrovia Airasca-Saluzzo. — Nella suddetta seduta del Consiglio comunale di Torino, la Giunta presentava la seguente proposta:

« 1° Si conceda al Comitato consorziale regolarmente stabilito, in conformità di legge, per le linee ferroviarie Airasca-Moretta e Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo, la somma di lire *duecento mila* a titolo di sussidio;

« 2° Tale sussidio sia alligato alla condizione che il Consorzio promuova immediatamente, e procuri il compimento di quanto richieggasi per l'effettuazione di tutte le dette linee;

« 3° Il pagamento o sussidio di dette 200 mila lire si faccia in dieci rate annuali di L. 20,000 caduna, senza interessi, a decorrere dall'anno in cui la intera linea Airasca-Moretta-Saluzzo si trovi aperta all'esercizio pel trasporto dei viaggiatori, delle merci a piccola e grande velocità; e con che tale esercizio sia lodevolmente continuato, anche in modo da stabilire corse dirette fra Torino e Saluzzo, quanto meno senza trasbordi, e con coincidenze regolari ».

Il Consiglio approvò senza discussione.

Ferrovia Torino-Soperga. — Nella seduta medesima del Consiglio comunale, la Giunta proponeva:

« 1° Confermata in massima la deliberazione del 23 marzo 1877, si accordi un sussidio a chi, mediante quel sistema che verrà riconosciuto il più sicuro ed adatto, costruisca ed eserciti, a suo rischio, pericolo e spese, una ferrovia, che dalla località presso il ponte della Vernea porti direttamente fino ai piedi del piazzale della Basilica di Soperga;

« 2° Il sussidio predetto sia fissato e debba pagarsi, sempre senza interessi:

a) Per lire *duecento mila*, tre mesi dopo che la ferrovia, con tutto il materiale fisso, mobile ed ogni accessorio, sia costrutta, collaudata, aperta e continuata all'esercizio;

b) Per lire *centoventimila*, in dieci annualità maturate di L. 12,000 cadauna, a partire dalla scadenza dei tre mesi di cui al paragrafo precedente; e con che sia provveduto al continuato e lodevole esercizio ed alla manutenzione, tanto della ferrovia, come di tutto il materiale fisso e mobile.

« 3° I pagamenti tutti anzidetti debbano essere preceduti dallo stabilire tutte le condizioni che richieggonsi per assicurare la costruzione e l'esercizio, secondo le migliori regole, nonchè per il numero delle corse e per i prezzi.

« 4° Il Municipio s'intenderà sciolto da ogni impegno, se, fra il termine di *un anno* dalla deliberazione del Consiglio comunale, non sia ottenuta la concessione da chi di diritto, e fra il termine di mesi *dodici* successivi, non sia stata la ferrovia costrutta ed aperta all'esercizio ».

Il Consiglio approvò senza discussione.

Linee d'accesso al Gottardo. — In una conferenza che ebbe luogo, in questi giorni, a Milano fra il ministro Baccarini e i membri della Deputazione provinciale, e che durò circa tre ore, si discusse lungamente la questione ferroviaria, sulla quale il Ministro si intrattenne anche col Consigliere delegato cav. Guala. I membri della Deputazione provinciale dimostrarono l'importanza della linea Gallarate-Ternate.

Il Ministro diede le più formali assicurazioni che la questione sarà esaminata con la massima imparzialità; e che ai tecnici, cui si affiderà l'incarico degli studii relativi, verrà imposto l'obbligo di attenersi ai dati di fatto, astenendosi da ogni apprezzamento di raffronto. Anzi egli chiese alla Deputazione stessa una specie di schema per tali studii, che l'ing. Bianchi s'impegnò di fargli avere fra due o tre giorni.

Lo stesso Ministro ebbe poi una conferenza anche col Comitato promotore della linea Saronno-Varese-Laveno, secondo il progetto Vaucamps, di cui si è più volte parlato, e che venne già respinto dalla suddetta Deputazione provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* dell'11 scrive:

La temperatura nel tunnel è, nei punti più avanzati del cunicolo, di 28 a 30 gradi di caldo; ma nelle parti più in addietro della galleria, ove lavora una numerosa popolazione di operaj, il caldo sale fino a 35 gradi, facendo molte vittime, specialmente fra i cavalli impiegati a trasportare materiale. La forza dell'acqua, attualmente assai diminuita d'ambo le parti, ha per conseguenza di limitare anche la ventilazione. L'Impresa fa grandi sforzi per sollecitare la demolizione dell'ultimo strato di roccia, affine di poter ristabilire una più forte corrente d'aria; all'avanzata non si impiegano più che materie esplodenti di grandissima forza, come la gelatina Nobel o *gomme esplosive*.

— Togliamo poi da una corrispondenza bernese del 7 corr. al *Journal de Genève*:

Se i lavori della galleria di direzione del gran tunnel del Gottardo seguono un andamento normale, si è constatato invece, a circa 3000 metri dell'imbocco nord, un rigonfiamento della roccia, e ciò per un'estensione di 48 metri, che rese necessarie finora delle spese considerevoli, e cagionò al tempo stesso una certa inquietudine, atteso che parecchie murature assai solide hanno ceduto sotto questa pressione. Pare che questo fenomeno si produca qualche volta col contatto dell'aria di un certo strato della roccia, e che si possa evitare questo pericolo, facendo immediatamente la vôlta, il che, del resto, era stato reclamato dal sig. Favre.

Finora l'ultima vôlta eseguita in modo più solido delle precedenti, ha fortunatamente resistito. Essa ha tre metri di spessore, ed è altresì riunita da anelli metallici. Si spera quindi di aver scongiurato il pericolo e di evitarlo con un riparo ancora più forte, se ciò divenisse necessario.

La Società deve naturalmente un indennizzo all'Impresa per l'esecuzione di questi lavori straordinarii; ma, mentre lo riconosce, non vuol però ammettere il prezzo domandato, il che darà luogo ad una perizia.

— Le *Basler-Nachrichten* pubblicano le seguenti considerazioni sul verdetto pronunciato dal tribunale arbitrale nella causa del sig. ing. Hellwag contro la Società del Gottardo:

Nel mese di novembre 1878 vennero intavolate delle trattative, sotto la direzione del consigliere federale signor Heer, per arrivare ad una soluzione amichevole della contesa. Allora il sig. Hellwag domandava un'indennità di fr. 250,000; il tentativo di un accomodamento cadde, avendo la Direzione del Gottardo ed il rappresentante del Consiglio federale considerata la pretesa come esagerata. Non sarebbe pertanto esatto il voler ritenere l'Amministrazione del Gottardo e l'autorità federale poco conciliabili nella definizione del conflitto.

Ora meravigliasi della somma considerevole che è stata aggiudicata al sig. Hellwag dal tribunale arbitrale (franchi

174,000); essa infatti è straordinaria per le nostre abitudini in Svizzera, ma questa decisione non costituisce, come da diverse parti la si qualifica, una disfatta per l'Amministrazione del Gottardo, poichè nel corso del processo le pretese del sig. Hellwag salirono a fr. 328.000.

Dopo ciò, la Società del Gottardo, e tutti i paesi più o meno direttamente interessati all'esecuzione economica di questa grande opera, devono felicitarsi oggi di avere il concorso del sig. Bridel, come ingegnere in capo incaricato della direzione dei lavori, d'un uomo che è stato da lungo tempo abituato a muoversi in condizioni di stretta economia, e che ha fatto, a tale riguardo, le sue prove nella costruzione delle ferrovie del Jura bernese, acquistandosi la fiducia del paese. Questi interessi economici nelle mani dell'ingegnere in capo hanno ben altro peso sulla bilancia che il risultato del processo Hellwag, il quale è di poca importanza in confronto della scelta dell'uomo, cui incombe la prima parte nell'esecuzione dei lavori.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 28.60, dal lato di Airolo m. 24.10; in totale m. 52.70, cioè m. 7.55 in media giornaliera. Restano da perforare m. 100.60.

Ferrovie francesi. — La Commissione incaricata di studiare le condizioni dell'esercizio delle ferrovie si è riunita in questi giorni, sotto la presidenza del sig. Lebaudy.

Il Ministro dei lavori pubblici, avendo chiesto d'essere udito, dichiarò che il Governo aveva deciso di presentare alla Camera un progetto di Convenzione colla Campagnia d'Orléans. Pure riservando l'avvenire, il Governo crede esservi interesse nello stabilire al più presto possibile un *modus vivendi* tra la Compagnia d'Orléans e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. L'accordo stabilito fra il Ministro e la Compagnia basterà, quando sia approvato dalle Camere, a far disparire gli appunti fatti nel rapporto del sig. Wilson. D'altra parte, il Ministro dichiarò di avere ottenuto dalle grandi Compagnie la promessa d'introdurre nelle tariffe alcune riforme riconosciute indispensabili.

Parecchi membri della Commissione espressero il loro dispiacere che il Governo, anzichè unirsi alla Commissione per domandare alla Camera di votare il riscatto totale ed immediato della rete dell'Orléans, s'impegnasse in una combinazione che non è se non un palliativo insufficiente per ogni riguardo, e che non soddisferà nè la Camera, nè gli elettori, verso i quali la maggior parte dei deputati prese impegno di fare rientrare le tariffe in mano allo Stato.

Il Ministro rispose, che egli era ben lungi dal voler mettersi in conflitto colla Commissione; ma che il Governo aveva il diritto e il dovere di esprimere una opinione, e ch'egli non aveva miglior mezzo di farlo che presentare un progetto di legge. Domandò quindi che la Commissione non presentasse il suo rapporto prima che fosse deposto alla Camera il progetto di Convenzione colla Compagnia d'Orléans; impegnandosi egli a presentarlo entro un brevissimo termine.

La Commissione però mantenne le sue precedenti decisioni circa il riscatto totale. Soltanto decise, in conformità al desiderio del Ministro, che il rapporto sul riscatto, già redatto dal sig. Wilson, non sarebbe presentato alla Camera prima che il Governo avesse fatto conoscere il suo progetto.

Ad ogni modo, la Commissione continuerà i suoi lavori, riunendosi di nuovo per discutere ed adottare definitivamente il rapporto Wilson, la cui revisione definitiva venne affidata al sig. Baihaut, avendo il sig. Wilson cessato di far parte della Commissione, per essere stato nominato sotto-Segretario di Stato per le finanze.

— Nella seduta del 14 corr., il Ministro presentò poi alla Camera il progetto di legge per l'approvazione della Convenzione colla Compagnia d'Orléans pel riscatto d'una parte della rete di questa Compagnia; nonchè un progetto per la dichiarazione di utilità pubblica di una ferrovia da Châtellerault a Tournon-Saint Martin.

Ferrovie della Serbia — I giornali austriaci annunziano che i negoziati colla Serbia riguardo alla Convenzione delle ferrovie sono protratti fino al 20 febbraio, avendo dovuto il sig. Mariez, plenipotenziario serbo, chiedere nuove istruzioni.

Il Governo austriaco differisce d'opinione da quello di Belgrado sopra tre gravi questioni. La prima sul termine della costruzione della linea da Belgrado a Nissa, non volendo l'Austria accordare più di tre anni pel compimento della costruzione. Il secondo punto verte sull'epoca dell'apertura di questa linea, chiedendo l'Austria che la Serbia s'impegni a non aprire alla circolazione un'altra linea, prima dell'apertura della linea Belgrado-Nissa. Il terzo punto è relativo alle tariffe, giacchè l'Austria chiede che la tariffa della linea Belgrado-Nissa sia regolata su quella delle tariffe corrispondenti, affinchè la responsabilità di ogni procedere arbitrario sia esclusa fin d'ora.

Si crede che la Serbia riconoscerà finalmente la giustizia dei reclami del Governo austriaco, molto più perchè essi sono fatti non solo nell'interesse dell'Austria, ma anche nell'interesse di tutta Europa, la quale è chiamata a profittare, al pari dell'Austria, dei vantaggi della grande via internazionale di cui si tratta.

— Da Belgrado telegrafano poi alla *Deutsche Allgem.*:

All'Impresa Baranoff e Comp. fu accordata la concessione per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie serbe, senza garanzia dello Stato. La ferrovia, partendo dalla parte occidentale di Belgrado, condurrà per Jagodin e Alexinaz a Nissa, e di là a Caribrod-Sofia, ed a Vranja per unirsi alla linea ferroviaria Uskūb-Salonicco. Sino a Jagodin la ferrovia dovrebbe essere possibilmente compiuta nel 1880, e sino a Nissa nel 1881.

Ferrovia elettrica a Berlino. — Dallo *Standard* togliamo la notizia che all'adunanza generale della nuova Società elettro-tecnica di Berlino fu tenuto in questi giorni dal dott. Werner Siemens un discorso importante sulla prossima costruzione di una ferrovia elettrica. Egli propone di costruire, a quindici piedi di altezza sul suolo, una rete di linee elettriche, intese a trasportare i passeggieri dalle varie Stazioni della nuova linea Metropolitana di Berlino a tutti i punti della Capitale. L'adoperare su queste linee le locomotive ordinarie sarebbe impossibile, a meno che non fossero molto solidi i pilastri sui quali dovranno essere stabiliti i metalli, e fossero poi tali da non impacciare il traffico nelle vie popolate. La ferrovia elettrica non richiede materiale tanto pesante, la potenza motrice consistendo nella nuova macchina dinamica inventata dal Siemens stesso e perfezionata dall'Helfeur, uno dei principali ingegneri della Società.

La macchina deve ad un ritrovato semplicissimo la sua facoltà di locomozione; voltandola in direzione opposta alla corrente, il Siemens ha non solo ovviato alla diminuzione di forza, ma l'ha invece aumentata. Questa teoria, che egli comunicò 13 anni fa all'Accademia di Berlino, il Siemens l'ha applicata insieme all'Helfeur alla costruzione di una macchina elettro-dinamica, della quale furono messe a prova le facoltà operative nella ferrovia elettrica della Esposizione industriale, che ebbe luogo a Berlino nel 1879. La macchina fu trovata così potente, che la principale difficoltà nel perfezionarla fu quella di impedire che la propria forza la distruggesse.

Inoltre l'azione della macchina costa meno di quella della locomotiva; un treno composto di una carrozza per la macchina e pei passeggieri sarebbe trasportato con guadagno su questa ferrovia-viadotto, anche se in media non portasse seco che cinque passeggieri alla volta. Considerando che il viadotto elettrico può esser messo su colonne leggere ed eleganti, è ovvio che questo nuovo genere di ferrovia può fornire un mezzo pronto per sbarazzare dalla gente le strade troppo affollate di una gran Capitale, lasciando più libero il traffico.

Il Siemens non crede che per grandi distanze si possa alle locomotive sostituire la nuova invenzione, perchè occorre ogni venti miglia stabilire una macchina dinamica; ma, siccome è stato dimostrato che per piccole distanze la nuova invenzione è applicabile, così gli omnibus ed i *tramways* sono ormai destinati a scomparire dinnanzi a lei, e le comunicazioni delle grandi città si faranno fra poch,

anni su questo nuovo sistema. L'oratore esprime la speranza che Berlino sia la prima città destinata ad adottarla.

Il sig. Siemens discusse quindi la possibilità di adoperare la sua macchina per aumentare la forza di trazione delle locomotive, quando si tratti di ascensioni troppo ripide, ove le ruote non hanno abbastanza attrito. Dimostrò anche che le *trabes* postali, le quali a Berlino servono per il trasporto delle lettere coll'aria compressa, potrebbero essere adoperate invece colla macchina dinamica.

Frode ferroviaria in Russia. — Scrivono da Riga, 30[10, febbraio, alla *Gazzetta d'Italia*:

Si è scoperta una frode piuttosto importante sulla linea della strada ferrata di Mitau, capitale della provincia di Curlandia. Il cassiere di quella ferrovia, che va da Mitau a Tukkum e Bolderaa, si sarebbe messo d'accordo con dei conduttori del treno, ed avrebbe organizzato in grande la vendita di biglietti (della strada ferrata) che avevano già servito. È stato un caso fortuito che ha dato luogo alla scoperta. Sembrerebbe che questo commercio abbia funzionato già da qualche tempo, senza che nulla ne trapelasse. Un'inchiesta è stata ordinata. Vedremo il risultato.

Aggressione di un treno in Spagna. — Il telegrafo reca in data di Madrid, 15:

Il treno dell'Andalusia, che veniva da Madrid e che portava 40,000 franchi, quattro gendarmi, un luogotenente ed il maresciallo Serrano, fu arrestato da 15 malfattori presso Argamascilla. I malfattori avevano levato le ruotaie, incrociandole sulla via.

Il maresciallo Serrano, il luogotenente ed i gendarmi fecero fuoco. I malfattori risposero, e quindi fuggirono.

Un viaggiatore riportò contusioni, ed un gendarme fu ferito. La gendarmeria insegue i malfattori.

Ferrovie egiziane. — Fu conchiuso il contratto per la cessione delle ferrovie egiziane ad un Sindacato, alla cui testa si trova il duca di Sutherland. Ora non manca che il consenso del Kedivè. Tutti i Ministri sono favorevoli. Siccome il contratto stipula un lasso di 50 anni, così gratuito sarà l'interesse del debito privilegiato Il Governo sarà risponsabile dei danni cagionati dal Nilo.

Notizie Diverse

Lavori pubblici autorizzati. — Il *Diritto* scrive:

I lavori autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici a tutto il 13 corr. sommano a 315 per L. 21,573,993, e quasi può dirsi esaurito ed impegnato ogni stanziamento in bilancio, non che la straordinaria assegnazione di 10 milioni per la legge del dicembre u. s. Si è intanto così provveduto ai più urgenti bisogni di lavoro in 56 provincie, e gli operaj d'ogni provincia, se non nella propria, almeno nelle limitrofe hanno potuto trovar lavoro. Quando la Camera avrà approvato il bilancio del 1880, allora si potrà pur dar mano alla costruzione di quelle ferrovie per le quali saranno assegnati i fondi colla legge del bilancio stesso.

Fra i lavori pubblici recentemente autorizzati, si hanno alcune grandi riparazioni al passo navigato delle Vignole, sul fiume Tevere, per lire 23,000. Se la legge sulle costruzioni portuali fosse stata approvata dal Senato, si sarebbe pur potuto dar mano ai lavori pel porto di Fiumicino, ma questa legge, quantunque presentata alla Camera dei deputati fino dal 15 gennaio 1879, non arrivò ad essere approvata dai due rami del Parlamento, e perciò dovrà essere ripresentata.

Il Consiglio superiore del Genio civile ha approvato il progetto dei lavori di sistemazione del Navarolo in provincia di Mantova, ed il Ministero dei lavori pubblici ne ordinò l'immediato appalto fino dal 12 corr. La sistemazione riguarderà metri 2,110 a destra, per l'importo di lire 83,700. Questi lavori furono vivamente raccomandati dagli interessati all'onorevole Baccarini nella sua visita al Po ed alle località inondate, e poterono essere autorizzati in forza della legge eccezionale del 24 dicembre u. s.

Progetti di lavori pubblici. — Alla *Nazione* scrivono da Roma in data dell'11:

L'on. Ministro dei lavori pubblici sta studiando da vario tempo un vasto disegno di opere, strade, porti, fiumi, bonifiche — il quale importerebbe una spesa di 30 milioni annui per lo spazio di 8 anni, — in complesso 240 milioni.

Questi 240 milioni sarebbero ripartiti nelle varie opere in modo da condurle a buon termine nel corso degli otto anni, senzachè l'abbandono dei lavori potesse recare danni e distruggere il già fatto, come spesso accade, allorchè si è costretti a sospendere, per esempio, le opere dei porti, delle arginature dei fiumi, delle bonifiche, ecc.

Da questi lavori andrebbero esclusi quelli che si riferiscono al Tevere, per i quali la legge provvede colla emissione di azioni tiberine.

Era intendimento dell'onor. Ministro dei lavori pubblici di compiere queste opere in 16, anzichè in 8 anni, impiegando le somme ordinarie del suo bilancio e offrendo ai costruttori, che restassero in credito, l'interesse del 5 0[0. Se non che l'on. Grimaldi prima, l'on. Magliani dopo, consigliarono il loro collega a compiere i lavori, dei quali l'Italia abbisogna, in 8 anni, offrendogli poco più di 80 milioni, i quali si sarebbero tratti da una operazione finanziaria, che il Gabinetto intende di fare colle Obbligazioni ecclesiastiche.

L'on. Baccarini accettò il suggerimento; e per i lavori che vi ho disopra indicato, preleverebbe 20 milioni annui sul suo bilancio ordinario e 10 sulle Obbligazioni ecclesiastiche.

Giova notare che, sempre per quei lavori — escluse, s'intende, le ferrovie che hanno un capitolo apposito, lo Stato negli anni scorsi spese in media 27 milioni annui.

Acquedotto in Genova. — Leggesi nel *Corriere Mercantile*:

Il 12 corr, nella sede della Banca provinciale, a mezzo del regio notaio signor Giuseppe Marchini, veniva rogato l'atto di costituzione della nuova Società anonima dell'acquedotto, che si volle intitolato « Deferrari-Galliera » in omaggio alla gran memoria di sì benemerito concittadino.

L'importante lavoro del nostro ingegnere cav. Bruno, frutto di lunghi e profondi studii, ha finalmente avuto la sua attuazione, e noi invero ce ne compiaciamo cordialmente.

La nostra città sarà dotata di un nuovo acquedotto, e con questo giova credere verrà a cessare la più volta lamentata mancanza di acque, e le nuove e molteplici costruzioni potranno essere corredate in abbondanza di sì necessario ed indispensabile elemento.

La nuova Società sorge con un vistoso capitale, e le sue azioni furono immediatamente sottoscritte per intero con immenso favore; e sappiamo che fra i principali interessati havvi la nostra Banca provinciale, sotto i cui eccellenti auspicii s'è costituita la Società di cui è cenno.

Il primo Consiglio è stato formato nelle egregie persone del sig. cav. Nicolò ingegnere Bruno — ing. Alcide Enrico Groechen — Desiderato Sopers — Luigi Vautlarolenberg — Marchese Lazzaro Negrotto Cambiaso di G. B. — Antonio Bigio — Cav. Pasquale Pastorino.

I contratti d'appalto per i necessari lavori sono firmati ed accettati, e presto verrà posto mano agli importanti lavori, diretti con quella brillante ed intelligente attività dell'ing. Bruno; e ci viene assicurato che nello spazio di due anni circa, l'acquedotto sarà cosa ultimata, e questa grande opera rimarrà d'imperitura memoria, di tutta pubblica utilità, ed onorerà altamente chi la ideò e diresse, e chi vi concorse alla sua attuazione.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 21 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 10 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni nominative, sedente in Padova, col titolo di *Banca mutua popolare di Padova*.

— Con R. Decreto del 1° gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 12 corr.), la Società anonima cooperativa sedente in Torino, collo scopo di comprare e vendere terreni, somministrare lavori ai soci, assumere imprese di costruzioni, ri-

parazioni, ecc, col titolo di *Società cooperativa degli operaj muratori*, col capitale nominale di L. 15,000, diviso in 300 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 25 anni decorrendi dal 6 ottobre 1878, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz. sudd.*) è approvato il trasferimento da Roma a Torino della sede della Società anonima per le operazioni di credito ordinario, mobiliare, ecc., sedente in Roma col titolo di *Banca Tiberina*, colla durata di 30 anni decorrendi dal 17 maggio 1877, e col capitale nominale di L. 10,000,000, diviso in 40,000 azioni da L. 250 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 13), la Società cooperativa di credito, sedente in S. Benedetto del Tronto, col titolo di *Banca di S. Benedetto del Tronto*, e col capitale nominale di L. 50,000, diviso in 1000 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto dell'11 d. mese (*Gazz. sudd.*) è approvata la nuova ripartizione del capitale della Società di credito agrario, sedente in Alessandria, fissando il detto capitale a L. 1,600,000, in 8000 azioni da L. 200 ciascuna, e la durata della Società a 15 anni decorrendi dal 23 aprile 1871.

Coltivazione del tabacco. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 22 genn. p. p., controfirmato dai ministri Miceli e Magliani, con cui, visto il regolamento approvato col R. Decreto del 27 ottobre 1879, n. 5139 (serie 2ª), in ordine alla coltivazione del tabacco in Italia, allo scopo d'incoraggiare la coltivazione nel paese della detta pianta, sulla proposta del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, d'accordo con quello delle finanze, è stabilito quanto segue:

Art. 1. Sono assegnati n. 3 premii a favore di coloro che intraprenderanno la coltivazione del tabacco per esportarne il prodotto all'estero.

I premii sono ripartiti come appresso:

1 Premio di . . . . . L. 5000
1 Premio di . . . . . » 3000
1 Premio di . . . . . » 2000

e saranno conferiti ai tre agricoltori, i quali pei primi presenteranno all'Amministrazione dell'agricoltura la licenza di coltivare tabacco in un'area non minore di ettari centoventi.

Art. 2. Sono assegnati due premii di lire 500 ciascuno a favore dei primi due agricoltori, che per scopo di esperimento avranno ottenuta licenza di coltivare tabacco in una superficie non minore di un ettare.

Servizio postale — Il comm. Capecelatro, nominato reggente la Direzione generale delle Regie Poste, in sostituzione del comm. Barbavara, passato in riposo, ha indirizzato una circolare a tutti i suoi dipendenti.

In essa, dopo aver reso omaggio al suo egregio predecessore, il quale ebbe l'invidiabile gloria di comporre ad unità il servizio delle Poste Italiane, fa appello ai suoi dipendenti, manifestando la speranza che non gli rifiutino la continuazione del più zelante concorso.

Il comm. Capecelatro si augura di non rimanere deluso in questa fiducia, ricordando agli impiegati che essi appartengono ad un'Amministrazione, alla quale sono affidati i più importanti interessi materiali e morali della quasi universalità dei cittadini. Egli ha fede che gl'impiegati colla loro opera provvederanno alla gelosa custodia ed alla celere trasmissione del pensiero, degli affetti e dei valori commessi alle loro cure.

« Rendiamoci conto — dice la circolare — della delicata missione che ci è imposta nella progressiva civiltà dei tempi; e cerchiamo tutti nella propria coscienza il consiglio ad operare con ogni solerzia onde il paese e sempre più largo del favor suo e la Posta italiana si tenga a livello colle Amministrazioni sorelle delle più culte Nazioni ».

Concorso. — Il 15 settembre p. v. sarà aperto l'esame di concorso per l'ammissione di 30 giovani nella R. Scuola Allievi-Macchinisti in Venezia. Tale esame incomincerà con quella data, alla sede del terzo Dipartimento marittimo in Venezia, e avrà quindi luogo successivamente nelle sedi degli altri due Dipartimenti marittimi a Spezia e Napoli, innanzi alla stessa Commissione esaminatrice.

Le domande di ammissione, corredate dei documenti indicati nella notificazione del Ministero di marina pubblicata nella *Gazz. Uff.* dell'11 corr., saranno indirizzate al Comandante in capo del dipartimento presso cui l'aspirante desidera essere esaminato, entro tutto il mese d'agosto p. v.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI

I valori ferroviari furono abbastanza fermi nella passata settimana, e non senza qualche transazione. Le Azioni della Società Meridionali si aggirarono sul [illegible] al 418; le Obbligazioni sul [illegible]; B [illegible] 501. Le Sarde, della serie A, tennero a [illegible]; le altre, della serie B, a [illegible]; le nuove, ricchiese a [illegible]. In aumento l'Alta Italia a 298.50; le Pontebbane a 452.[illegible]; le Centrali Toscane a 455; le Azioni Ferrovie Romane a [illegible].

A Parigi, le Lombarde oscillarono tra il 195 al 197; le Obbligazioni tra il 262 al 280.50; le Vittorio Emanuele tra il 277 e 275; le Romane tra il 133 al 132; le Obbligazioni tra il 335 al 127.

CONVOCAZIONI

Società generale di lavori di utilità pubblica ed agricola. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 24 corr. in Firenze, per deliberare sul trasporto della sede a Roma, per la dimissione del Consiglio d'amministrazione e la elezione di nuovi consiglieri.

Credito Agricolo Industriale Sardo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Cagliari, per la presentazione del resoconto della gestione 187 , e per la rinnovazione del Consiglio, a termini dello statuto sociale.

Società generale delle torbiere italiane. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 marzo p. v. in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1879, per l'approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di amministratori.

Società Livornese per la fabbricazione della soda. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 16 marzo p. v. in Livorno (via degli Scali del Corso, 2), per comunicazioni della Presidenza, per lettura del rapporto dei sindaci pel bilancio 1879, e per la nomina dei sindaci sul bilancio successivo.

Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Marsicovetere, che dall'abitato del detto Comune va a congiungersi colla provinciale Brienza-Montemurro, della lunghezza di m. 4500.40, per il presunto importo di L. 53,840.85. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ariano di Puglia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Ariano-Montecalvo, della lunghezza di m. 7373, per il presunto importo di L. 66,265.91. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 3[illegible] in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'a-

sta per l'appalto della sistemazione dell'alveo di Cavamento (fiume Panaro), compreso fra il Casino delle Biscie ed il confine Ferrarese, della lunghezza di m. 2378.70, per la presunta somma di L. 103.780. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si terrà un definitivo incanto per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Monaglia, detta di San Saturnino, che dall'abitato di Moneglia mette a San Saturnino, della lunghezza di m. 3333, in diminuzione della somma di L. 47,770.69, così ridotta pel ribasso già offerto. Le offerte di ribasso non possono essere inferiori al 50 p. 0[0]. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 5150 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un definitivo incanto per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Fonni mette alla nazionale Cagliari-Terranova presso Gavoi, della lunghezza di m. 8071.33, in diminuzione dell'importo di lire 65,135.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Milano, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un Tiro a segno in Milano, in diminuzione dell'importo di L. 69,597.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 8000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Barletta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione di una parte del rione S. Giacomo, in diminuzione dell'importo di L. 160,000, già ribassato del 15.50 p. 0[0] nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse pubblicate per l'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto pel ristauro delle murature esterne del molo militare di Napoli e rifioritura della scogliera del molo medesimo, nonchè della diga nel seno di Molosiglio, in diminuzione della complessiva somma di L. 391,050.40, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 70,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un Faro di 2° ordine a lampi, da impiantarsi sulla punta meridionale dell'isola di Ponza, detta Punta della Guardia, per la presunta spesa di L. 78,000. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva lire 7000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Comune di Mede (provincia di Pavia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un 2° tronco di m. 200 di fognatura sotto la via Marengo, per il presunto importo di L. 20,255.10. Condizioni d'asta e Capitolato visibili alla Segreteria comunale.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 7 arcate sul torrente Fella, lungo il 3° tronco della strada nazionale Pontebbana, nella località detta Peraria, tra Resiutta e Chiusa, per la presunta somma di L. 155,794.07. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di 25,000 sbarre in acciaio per canne da fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 67,500. Consegna entro 150 giorni, in 4 rate, la 1ª di 10,000 sbarre entro 60 giorni, e le altre 3, da 5,000 ciascuna, di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale lire 6800 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Ravenna, si procederà al deliberamento definitivo dell'appalto della escavazione ordinaria del Canale Corsini, dei secondarii e pialasse, durante il triennio 1880 82, in diminuzione della complessiva somma di L. 31,757.94, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso l'Ispezione forestale di Treviso, si terrà un'asta per la costruzione dei tronchi 11° e 12° della strada Cansiglio: il primo da Pian de Spine al Vallone del Rujo di S. Daniele, della lunghezza di m. 2288, per il presunto importo di L. 38,801.77; il secondo dal Vallone del Rujo S. Daniele alla Castellata in congiunzione colla comunale per Fregona, della lunghezza di m. 2376.93, per il presunto importo di L. 40,247.13. Lavori da eseguire entro 16 mesi. Deposito interinale pel 1° tronco L. 3880.18, e pel 2° tronco lire 4024.71, oltre L. 950 pel 1° e L. 1000 pel 2° per le spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 7761.54 pel 1° tronco, e L. 8049.42 pel 2.°

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Vittoria, si terrà un'asta per la costruzione a basolato della via interna Cavour per la presunta somma di L. 50,243.58. Lavori da eseguire entro il maggio 1881. Deposito interinale L. 2500 in contant. o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 in rendita D. P. o con ipoteca sopra beni immobili.

— Il 3 marzo p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza, compreso fra le Moline ed il confine colla provincia di Pavia, della lunghezza di m. 48,502, per la presunta somma di L. 58,270. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1883. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 4.o tronco della strada nazionale dallo stacco con la provinciale detta *Maestra d'Italia*, presso il ponte del Coseatto per Rivis, S. Daniele ed Osoppo, all'incontro della provinciale Pontebbana, della lunghezza di m. 35,268, per la presunta annua somma di L. 5410. Manutenzione dal 1.o aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1200; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, a termini del Capitolato.

Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra la Stazione ferroviaria di Aquila ed il ponte sul Fosso Ortolano, della lunghezza di m. 30,338, per la presunta annua somma di L. 10,280. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Nuoro a Monti per Bitti, della lunghezza di m. 98,371.50, per la presunta annua somma di L. 29,390. Manutenzione dal 1.o aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1880.

(Cont., vedi numero precedente).

Drosso Spiridione, Capo controllo prodotti, Torino, lire 5; Richard Claudio, capo Uff. id. id. id. 3; Monti Marco, id.id. 3; Polvara Pietro, contab. id 1; N. N. id. id. 1; Grossi P.o, impiegato, id. 0.50; Vassalli Marco, id. id. 0.25; Fontana A., id. id. 0.25; Dellacha Filippo, id. id. 0.25; Perenzoni Francesco, id. id. 0.25; Grassi Pietro, id. id. 0.25; Casetta Angelo, id. id. 0.25; Cantoni Stefano, id. id. 0.30; Lapierri Carlo, id. id. 0.25; — Kossuth ing. Luigi Teodoro, ff. d'ing. in capo della Trazione e del Materiale, id. 10; Fusarini A.o, ing. capo 2.a divis. Officine, Verona, id. 2; F. Cappelletto, ing. capo sez.

id. id. 2; P. Mondino, s. capo uff. id. id. 1; C. Cassinelli, magazz. Torino, id. 2; Gibertini Carlo, contab. id. id. 0.50; Ravazzano Edoardo, sotto magazz. id. id. 1.50; Salvadori ing. Edoardo, id. id. 2; Chiavolini Luigi, applicato, id. id. 0.50; Cressano Giovanni, magazz. Alessandria, id. 1; Manzetti Agostino, contabile id. id. 1; Cocito Eugenio, applicato, id. id. 0.50; Dardano Gio. Batta, id. id. 0.50; Marona Giovanni, id. id. 0.50; Andreis Rutilio, macchinista, id. 0.50; Visconti Carlo, magazz. Sampierdarena, id. 1; Ghirlanda Michele, applicato, id. 0.50; Bonvicini Lodovico, id. id. 0.50; Bonvicini Giovanni, id. id. 0.50; Andreini Antonio, magazz. Pistoia, id. 1; Vernini Pietro, applicato, id. 0.50.

Pasquali Antonio, applicato Pistoia, lire 0.50; Berti Pietro id. id. 0.50; Pasquini Agostino, magazz. Bologna, id. 1; Cavani Annibale, applicato, id. 0.50; Pasquini Giovanni, id. id. 0.50; Ronzani Luigi, magazz. Verona, id. 1; G. Baroni, sotto magazz. id. 0.50; Alessi Gaetano, contabile id. 0.50; Marini Luigi, id. id. 0.50; Chiara Angelo, applicato id. 0.50; Vecchiotti A. id. id. 1; — Bozzi cav. ing. Alessandro, capo 1° div. manut. e lavori, Torino, id. 5; Tarozzi ing. Angelo, capo sez. princ. id. 3; Pittatore ing. Carlo, capo sez. id. 2.40; Bianco ing. Luigi, id. id. 2.10; Vittadini Filippo, id. id. 1.80; Martinetti ing. Pietro, id. id. 1.50; Cova ing. Augusto, id. id. 2.10; Micheletti Luigi, id. id. 2; Marini ing. Giuseppe, id. id. 2; Tomati ing. Pietro, id. Asti id. 4; Dusnasi Domenico, id. Ceva, id. 2; Rosanigo Giuseppe, id. Alba, id. 3; Pajola ing. Gio. Batta, id. Oneglia id. 3; Bossi Luigi id. Ventimiglia, id. 5; Bovone ing. Carlo, capo riparto, Torino, id. 0.50; Candellero ing. Callisto, id. id. 1.50; Artom ing. Salvatore, id. Bussoleno, id. 1.50; Visconti Paolo, id. Bardonecchia, id. 1.50; Ovazza ing. Emilio, id. Torino, id. 1.20; Bocca Francesco, id. id. 1; Amadeo ing. Lorenzo, id. Asti, id. 1; Marmori Benigno id. Moncalieri, id. 1; Grandis Luigi, id. Cuneo, id. 2; Campari ing. Lino Luigi, id. Brà, id. 1.

Mirone ing. Eugenio, capo riparto Ceva, lire 1; Durandi ing. Ernesto, id. Alba, id. 1; Paggi Giovanni, id. Nizza, id. 2; D'Adesso Cristoforo, id. Acqui, id. 2; Inversini ing. Francesco, id. Savona, id. 2.50; Salardi Giovanni, id. Oneglia, id. 2; Berta ing. Felice, id. S. Remo, id. 2; Arrigoni ing. Luigi id. Finalmarina, id. 2; Colombo Emilio, disegnatore, Torino, id. 1; Ponzi Silvestro, id. id. 0.50; Valentini Attilio, id. id. 1; Piranesi Antonio, contabile, id. 1.50; Boschetti Domenico, id. id. 1; Lavizzari Sereno, id. id. 0.50; Croset-Mouchet Vincenzo id. id. 0.50; Panza Giuseppe, applicato, id. 1; Morello Giorgio id. id. 1; Guebey Oreste, id. id. 0.50; Ferrari Guglielmo, id. id. 0.50; Pizzorno Giovanni, id. Savona, id. 1; Orengo Giuseppe, id. id. 0.75; Gabbia Emilio, id. Oneglia, id. 1; Torniamenti Giovanni, id. id. 1; Valania Enrico, sorvegliante, Torino, id. 0.40; Boggio Gio. Batta, assist. tecnico, id. 1; Melchior Giuseppe, sorv. S. Remo, id. 1; Signorile Gio. Batta, capo sez. Alessandria, id. 2; Solito Francesco, capo rip. id. 1.50; Mattasoglio Pietro, id. Serravalle Scrivia, id. 1.50; Tommasina Luigi, id. Acqui, id. 1.50; Viarana Angelo, capo sez., Chivasso, id. 2; Bacolla Giuseppe, capo riparto Vercelli, id. 2; Bariggi Gaetano, id. Biella, id. 2; Palberti Giuseppe, capo sez. Novara, id. 1.50; Bonacossa Romeo, capo riparto, id. 1; Marsilli Marsilio, id. id. 1.

Boggio Giovanni, contabile Novara, id. 0.50; Sterone Alessandro, applicato, id. 0.50; Carini ing. Agostino, capo riparto Pavia, id. 2; C. Malusardi, id. id. 2; — Lopiscich Matteo, ing. capo 3.a divis. manut. e lavori, Firenze, id. 10; Manogli Serafino, capo sez. id. id. 5; Malagoli Amilcare, capo sez. id. 2; Moriani Carlo Napoleone, id. id. 1, Cusinelli Domenico, id. id. 1; A. Maranghi, id. id. 0.50; Arnoldi Defendente, capo sez., Voghera, id. 2; Olivieri Francesco, id. Parma id. 5; Perroux Carlo, capo riparto Piacenza, id. 2; Romanelli Amedeo, id. Parma, id. 2; Ortalli Ennio, id. id. 2; Albertini Carlo, sorvegl. Piacenza, id. 2; Marchionni Pietro, id. Fiorenzuola, id. 1; Gerosa Angelo, id. Borgo S. Donnino, id. 1; Ferrari ing. Giovanni, capo sez. Bologna, id. 3; Guidotti ing. Carlo, capo riparto Viareggio, id. 2; Massagli ing. Duilio, id. id. 1; Ferrario ing. Adelchi, id. id. 1; Giannessi Dionisio, contabile id. 0.50; Lorandini Antonio, capo riparto Spezia, id. 2; Luvisotti Celestino, sorvegl. Levanto, id. 1; Cusinato Bortolo, id. Casteluccchio, id. 1; Marini Massimiliano, capo riparto Sestri Levante, id. 2; Mazzoni Filippo, id. Recco id. 2; Carminati Agostino, sorvegl. Sturla, id. 1; Priano Giuseppe, id. Recco, id. 1; Pianezza Giuseppe, id. Chiavari, id. 1; De Serpos Francesco, capo sez. id. 2; Bellentani Leopoldo, capo riparto Firenze id. 3.25; Malucchi Giuseppe, sorvegl. id. 1; Mazzoncini Tommaso. id. id. 0.50; Montelatui Remigio, guardiano, id. 0.40.

Melani Lodovico, guardiano riparto Firenze lire 0.40; Rindi Demetrio, id. id. 0.40; Catani Ireneo, id. id. 0.40; Lenzi Ermenegildo, id. id. 0.20; Franceschini Fortunato, id. id. 0.40; Pieri Leopoldo, id. id. 0.20; Conti Giovanni, id. id. 30; Zanetti Salvadore, id. id. 0.20; Tarchi Stefano, id. id. 0.20; Marini Giuseppe, id. id. 0.30; Smeraldi Giuseppe, id. id. 0.50; Pesucci Giuseppe, id. id. 0.20; Melani Pietro, id. id. 0.30; Bartoli Leopoldo, id. id. 0.30; Santini Bartolomeo, id. id. 0.30; Mari Gaspare, id. id. 0.30; Biagioni Giuseppe, id. id. 0.30; Strulli Giacomo, id. id. 0.30; Landi Lorenzo, id. id. 0.30; Melani Raffaello, id. id. 0.30; Serravalle Raffaello, brigadiere id. 0.40; Tarchi Angelo, cantoniere, id. 0.40; Dini Luigi. id. id. 0.40; Innocenti Adriano, id. id. 0.20; Conti Alessandro, id. id. 0.40; Ramalli Pasquale, id. id. 0.30; Conti Serafino, brigadiere, id. 0.40; Puliti Carlo, cantoniere, id. 0.15; Caramelli Angelo, id. id. 0.20; Ammannati Angelo, id. id. 0.20; Pieri Oreste, id. id. 0.20; Conti Leopoldo, id. id. 0.20; Conti Giuseppe, brigadiere id. id. 0.40; Donnini Annibale, cantoniere id. id. 0.20; Vulcani Leopoldo, id. id. 0.20.

Degl'Innocenti P., Cant. Riparto Firenze L. 0.20; Bettarini F., id. 0.20; Ceretelli R., id. 0.20; Mori G., brig. id. 0.50; Piccioli G. cant., id. 0.30; Nerozzi P., id. 0.30; Scarselli S., id. 0.30; Signorini Paris, id. 0.30; Scarselli A., brig. id. 0.40; Barontini C., cant., id. 0.30; Pierattini N., id. 0.30; Viener F., id. 0.30; Biagioni G., id. 0.30; Cappellini G., id. 0.30; Tuci G., brig., id. 0.40; Capecchi C., cant. id. 0.30; Marmorei A., id. 0.30.

Totale delle suddette Obblazioni	L.	231.50
Id. pubblicate nei precedenti due numeri .	»	361.50
	L.	593.00

(Continua).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

5ª Settimana — *Dal 29 gennaio al 4 febbraio* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	300,159.60	207.58
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	283,989.30	196.40
Differenza nei prodotti della settimana 1880	»	+ 16,170.[illegible]	+ 11.18
Prodotti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	[illegible]	1,177.2[illegible]
Periodo corrisp. nel 1879	1,446.—	1,660,075.80	1,152.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	»	+ 35,[illegible]	− 24.63
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	[illegible]	[illegible]	133.56
Settimana corrisp. nel 1879	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Differenze nei prodotti della settimana 1880	21	− 2[illegible]	− 15.55
Prodotti dal 1° gennaio 1880	[illegible]	[illegible]	626.8[illegible]
Periodo corrisp. nel 1879	[illegible]	657,028.[illegible]	579.71
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	[illegible]	+ 61,453.[illegible]	+ 47.09

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO	TORINO-RIVOLI	SETTIMO-RIVAROLO
Grande velocità	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piccola velocità	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Totale	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Strade Ferrate Romane

48ª Settimana — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,681	474,410.36	14,715.71
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	480,880.68	15,132.46
Differenza in più	24	—	—
Differenza in meno	—	6,470.32	416.75
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 10.bre 1879	1,674	25,797,556.17	16,740.81
Periodo corr. 1878	1,657	24,089,798.05	15,792.98
Aumento	17	1,707,758.12	947.83
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.51
Bagagli e cani	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V.	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V.	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.51		101,528.68	123,297.19

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE CALABRO-SICULA PER CONTO DEL GOVERNO

AVVISO D'ASTA

Avendo l'Amministrazione deliberato che sia indetta una nuova Asta per la Stazione definitiva di PALERMO, [illegible] marzo p. v. presso la Delegazione dell'Esercizio [illegible] in Palermo si [illegible] nuovamente le offerte per l'esecuzione delle seguenti [illegible]:

1. Piazzale, muri di cinta ed acquedotti di scolo;
2. Fabbricato Viaggiatori e dipendenze;
3. Rimessa locomotive;
4. Magazzini per gli approvvigionamenti;
5. Rimessa vetture;
6. Magazzini merci in arrivo ed in partenza;
7. Officina per la riparazione dei veicoli;
8. Adattamento dell'attuale fabbricato viaggiatori ad uso di officina tappezzieri e verniciatori;
9. Piani caricatori scoperti a grande ed a piccola velocità:
10. [illegible] semplice;
11. [illegible] per le [illegible].

[illegible] complessiva somma di L. 1,400,000,00 circa.

[illegible] nei Capitolati, nella Tariffa dei prezzi, e nello [illegible] centrale della Manutenzione in Foggia, o presso l'Ufficio di [illegible] della Manutenzione in Palermo.

Sono escluse dall'appalto le opere in legname, ed in particolare gl'infissi di porte e di finestre, nonchè le coperture metalliche e la grande tettoia per i convogli, oltre ad alcuni altri lavori di minore importanza indicati nel Capitolato speciale.

Gli aspiranti all'appalto dovranno trasmettere alla Delegazione dell'Esercizio in Palermo le offerte in diminuzione di un tanto per cento sui prezzi della tariffa, coll'indicazione del loro nome ed indirizzo, chiudendole in una busta suggellata accompagnata da lettera. All'offerta dovrà unirsi un certificato d'idoneità, di data non anteriore a sei mesi, nonchè un certificato che provi essersi fatto presso la Sede della Banca Nazionale in Palermo, nei modi indicati all'art. 3° del Capitolato speciale, il prescritto deposito di una cauzione di lire tremila di rendita 5 per 100 sul Debito Pubblico Italiano.

La ricevuta di tale deposito sarà restituita soltanto all'atto della stipulazione del contratto, contro consegna di altro certificato constatante il deposito eseguito presso la stessa Sede della Banca Nazionale della cauzione definitiva di lire ottomila di rendita 5 per 100 sul Debito Pubblico Italiano, col vincolo a favore della Società, nel modo stabilito dall'art. 4° del Capitolato speciale.

Saranno considerate come nulle e non avvenute le offerte le quali contenessero restrizioni circa le condizioni dei Capitolati, della Tariffa e del Contratto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere tra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della Tariffa.

Le spese degli avvisi d'asta e quelli di contratto si dichiarano a carico del deliberatario.

Foggia, 6 febbraio 1880.

SOCIETÀ ITALIANA

DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI

compresa la

Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

CARTE

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Format grand-aigle

(96 centimètres sur 72)

Indiquant toutes les lignes actuellement en exploitation, en construction et classées, ainsi que toutes le stations.

Un coloris spécial pour chaque réseau permet de voir d'un coup d'œil la Compagnie à laquelle appartient chaque ligne. Cette carte, dressée et tenue constamment au courant d'après les documents officiels les plus récents, est la plus complète et la plus exacte que l'on puisse consulter.

PRIX:	PARIS	ITALIE franco
En feuille	3. »	4.50
Cartonnée et pliée	3.50	3.50
Collée sur toile avec étui...	5.50	5.50
— — montée sur baguette...	8.50	10. »

Adresser les demandes à MM. CHAIX ET C.IE, imprimeurs-éditeurs des chemins de fer, Rue Bergère, 20, Paris. Pour l'Italie au Bureau du *Monitore delle Strade Ferrate.*

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale

per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto di avere aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal 1° aprile p. v. dei locali ad uso Caffè-Buffet nelle Stazioni di Lucca e Porretta.

I relativi Capitolati d'oneri sono visibili presso le Stazioni ricordate e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di . . . .

in modo che pervengano non più tardi del giorno 3 marzo p. v.

Le offerte devono essere stese sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alle suindicate Stazioni e Divisione del Traffico, e non saranno tenute valide se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire it. *cinquanta* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quegli optanti che essa crederà meglio, quand'anche la loro offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, i quali non potranno ritirarli che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che i deliberatari abbiano eseguito il deposito di cauzione, o non addivengano alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 4 marzo p. v. a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Estratto dal Supplemento al Foglio Periodico della R. Prefettura di Firenze N. 15, del dì 6 febbraio 1880.

SOCIETÀ DELLE SS. FF. LIVORNESI
OGGI
SOCIETÀ DELLE SS. FF. ROMANE

Il sottoscritto, inerendo alla deliberazione del Consiglio amministrativo del dì 19 giugno 1879, si fa un dovere di portare a cognizione dei possessori di Cartelle di *Obbligazioni* di *Serie A* e *B* della già Società delle *Ferrovie Livornesi* il seguente

REGOLAMENTO
pel rilascio dei Cuponi per le scadenze dal 1° luglio 1880 (N. 41) al 1° gennaio 1900 (N. 80) inclusive

1° I possessori di Cartelle delle specie summentovate che vorranno ottenere il rilascio dei relativi nuovi Fogli di Cuponi, dovranno depositare le Cartelle stesse presso la Direzione generale (Uffizio dei Titoli) in Firenze, Piazza Vecchia di S. M. Novella, N. 7: questi depositi potranno farsi in tutti i giorni feriali, *purchè non cadenti nel* 10 e 25 di *ciascun mese,* dalle ore 10 ant. alle ore 3 pom. dal dì 1° *marzo p. v.*, fino a nuovo diverso avviso.

2° I possessori delle Obbligazioni, o loro incaricati, presenteranno alla Direzione generale le Cartelle disposte per ordine numerico progressivo, dal più basso al più alto, e accompagnate da una nota, o *distinta* speciale, per ogni serie di Obbligazioni, che resterà nelle mani del Capo dell'Uffizio dei Titoli, nella quale dovranno esser segnati con chiarezza i numeri d'ordine e la quantità totale delle suddette Obbligazioni; questa nota, o *distinta*, conterrà pure l'indicazione del domicilio del presentatore e dovrà essere da esso firmata di proprio pugno e carattere.

Saranno perciò tenute a disposizione dei possessori di Obbligazioni, i quali volessero profittarne, le module stampate per le anzidette note.

3° Contate le Cartelle e riscontrata la esattezza dei rispettivi numeri, il Capo del suddetto Uffizio rilascerà al presentatore delle medesime un *Riscontro* da esso firmato e con bollo a secco della Società, nel quale sarà indicato quanto appresso, cioè:

a) Il nome e cognome del depositante,

b) La quantità e la Serie delle Obbligazioni depositate;

c) La data del rilascio del Riscontro stesso;

d) Il giorno in cui, previo ritiro per parte dell'Uffizio Sociale di detto Riscontro munito di ricevuta del depositante, potranno essere restituite le Obbligazioni già corredate dei rispettivi nuovi fogli di cuponi.

4° Sarà cura dei depositanti lo adibire nell'atto del ritiro delle Cartelle i convenienti riscontri; eseguito il ritiro stesso, non si ammetteranno reclami di sorta intorno alla quantità, qualità ecc. delle Cartelle ritirate.

5° A traverso la linea di congiunzione delle Cartelle coi rispettivi fogli di Cuponi verrà impresso un bollo a secco di forma circolare colla leggenda seguente:

Firenze, 3 febbraio 1880.

Il Reggente la Direzione generale
C. BERTINA.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 25 Febbraio 1880 N° 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE del Ministero dei lavori pubblici pel 1880

Nel precedente numero riferimmo una parte della Relazione della Commissione sul bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, presentata alla Camera dei deputati dal relatore on. Indelli; e promettemmo di occuparci poi con qualche diffusione dell'intero documento.

Sciogliendo ora la nostra promessa, diremo anzitutto che le cifre complessive del detto bilancio sono le seguenti:

Spesa ordinaria.	L.	58,186,086.05
Spesa straordinaria . . .	»	84,696,250.00
Spesa totale	L.	142,882,336.05

La spesa *ordinaria* è così suddivisa:

Spese generali	L.	1,058,959.—
Genio civile	»	2,855,482.—
Strade	»	7,171,008.86
Acque	»	7,663,252.—
Bonifiche	»	123,000.—
Porti, spiaggie e fari	»	4,108,609.45
Strade ferrate	»	3,416,648.—
Telegrafi	»	7,962,327.—
Poste	»	23,553,091.—
Partite di giro	»	273,717.74
Totale	L.	58,186,086.05

La spesa *straordinaria* è così suddivisa:

Spese generali	»	79,680.—
Strade	»	12,976,720.—
Opere idrauliche (2ª categoria)	»	500,000.—
Bonifiche	»	1,770,700.—
Porti, spiaggie e fari	»	4,671,770.—
Strade ferrate	»	230,000.—
Telegrafi	»	45,000.—
Nuove costruzioni ferroviarie	»	64,422,380.—
Totale	L.	84,696,250.—

Queste cifre corrispondono quasi interamente a quelle dello Stato di prima previsione, già presentato dal Ministro sino dal 15 settembre 1879 e di cui ci occupammo nel nostro numero del 29 ottobre detto anno.

Soltanto nella parte straordinaria, la spesa relativa alle nuove costruzioni ferroviarie, ch'era dapprima preventivata in L. 61,992,680, trovasi portata dalla Commissione alla maggior somma di L. 64,422,380; e ciò in causa degli stanziamenti per le ferrovie di 2ª, 3ª e 4ª categoria (capitoli 145, 146 e 147).

Su tale differenza la Relazione nota quanto segue:

Comincia coll'esercizio del 1880 l'applicazione dell'art. 24 della legge 29 luglio 1879, che autorizza la spesa di un miliardo e 260 milioni da iscriversi, a 60 milioni all'anno, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici dal 1880 a tutto il 1900.

Ma l'onorevole Ministro, nel trasmettere alla Commissione del bilancio alcune note sui provvedimenti per la esecuzione della legge delle nuove costruzioni (1), faceva osservare che nell'importo complessivo del contributo dello Stato per la costruzione delle nuove ferrovie non debbono esser comprese le L. 8,000,000, che andavano imputate anche per costruzioni nel bilancio del 1879, somma che non fu ammessa in detto bilancio che per L. 500,000 in ragione degli studii a farsi. Quindi la somma residuale di L. 7,500,000 deve essere aggiunta alla somma totale votata colla legge del 1879 di L. 1,260,000,000.

La Commissione del bilancio ha realmente riconosciuto che ciò risulta dalla Relazione della Commissione parlamentare presentata nella tornata del 16 maggio ultimo, e dalla Relazione del Ministero presentata al Senato ai 2 luglio successivo. Trova quindi opportuna la ripartizione che propone l'on. Ministro dell'intera somma, comprese le lire 500,000, cioè di 2 milioni all'anno pei due esercizii 1880-1881, di L. 1,500,000 per ciascuno dei due esercizii 1882-1883, e dell'ultimo milione pel quinto anno.

(1) Di queste note di provvedimenti abbiamo già reso conto nel nostro numero del 24 dicembre scorso.

(LA RED.)

Essendo poi l'importo complessivo delle linee di prima categoria stabilito dalla legge 29 luglio 1879 (articolo 26), questo aumento degli 8 milioni deve andare per intero a beneficio della 2ª, 3ª e 4ª categoria.

Per tal guisa saranno maggiormente sviluppati i lavori delle linee di queste tre ultime categorie, per le quali gli interessati delle varie provincie, che hanno minori stanziamenti in bilancio, non cessano di sollecitare i provvedimenti del Governo e del Parlamento.

Da ciò la conseguenza che gli stanziamenti per le costruzioni ferroviarie debbono essere aumentati di 2,000,000 ai capitoli 145, 146, 147.

Riferendosi poi ai suaccennati provvedimenti proposti dal Ministro per la *costruzione delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno*, la Relazione dice:

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha fatto osservare che alla disposizione dell'articolo 32 della legge del 29 luglio 1879 faceva riscontro un ordine del giorno dell'altro ramo del Parlamento, con cui si dicea che, per raggiungere gli scopi contenuti nell'art. 32, giovava grandemente che il prospetto degl'impegni da assumere e delle somme da stanziare nei bilanci annuali, di cui nello stesso articolo, costituisse un progetto separato dalla legge del bilancio. Soggiungeva poi che il Ministero aveva accettato quell'ordine del giorno, perchè non gli sembrava contrario alla legge votata, e proponea quindi l'articolo di legge nel modo come leggesi nella parte dispositiva della sua nota (1).

La Commissione pel bilancio ha ponderatamente esaminato la proposta dell'on. Ministro, e nella sua maggioranza ha considerato che, innanzi al chiaro dettato dell'articolo 32 della legge, il prospetto degli impegni da assumere e del riparto per ciascuna linea dee andar congiunto alle cifre delle somme da stanziare nei bilanci annuali, e dee perciò la sua approvazione far parte della legge del bilancio. Ma non ha avuto alcuna difficoltà di adottare l'articolo proposto con le modificazioni necessarie, come aggiuntivo a quello dell'approvazione del bilancio, ma come parte di un'unica legge; venendo per tal guisa conciliati i voti dell'on. Ministro con l'esatta esecuzione della legge sulle nuove costruzioni.

Dopo ciò, la Relazione entra a parlare appunto dei prospetti annessi al bilancio di prima previsione per le nuove costruzioni, e dei riparti delle somme relative. Essa così si esprime:

..... Intorno ai prospetti per le costruzioni delle nuove linee di completamento, la vostra Commissione ha fatto, innanzi tutto, diverse osservazioni di massima. Sarebbe suo desiderio che le vertenze del Governo con le Società ferroviarie per linee non costruite, fossero prontamente definite, affin di sgombrare le difficoltà per la costruzione delle linee istesse; e che quindi, per quelle Terni-Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento della 1ª categoria, sieno una volta determinate le risoluzioni a prendere per gli obblighi assunti dalla Società delle Meridionali; essendo ingiusto che queste linee, le quali hanno per sè tanta priorità di diritto per le leggi anteriori di costruzione, e che per la loro importanza fanno parte della 1ª categoria, debbano ancora rimanere in sofferenza, per non essersi deciso a carico di chi debba andar la spesa.

Il Ministero lascia disponibile la somma di lire 500,000, nel caso la costruzione delle due linee dovesse essere assunta direttamente dallo Stato. Trattandosi di due costruzioni che importano una cifra complessiva di lire 56 milioni, escluso sempre il materiale mobile, la cifra è alquanto ristretta. Ma, tenuto conto che i lavori non potrebbero, in ogni caso, cominciare che dopo esaurita la vertenza, sarà sempre bastevole per l'inizio dei lavori stessi nell'anno.

Ma una questione di più grave importanza, dice la Commissione, si presenta intorno alle linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria; ed è quella appunto di cui trattano il brano e i documenti già riferiti nel nostro numero precedente.

Intorno poi ad alcuni dubbii insorti circa l'iscrizione delle diverse linee delle suaccennate categorie e circa i requisiti che debbono concorrere per la rispettiva loro precedenza, la Commissione dice di averne fatto argomento di altro quesito speciale al Ministro, il quale vi rispose con la nota del 23 gennaio p. p., che crediamo pure opportuno di riferire:

« *A S. E. il Presidente della Camera dei deputati,*

« Roma, 23 gennaio 1880.

« Mi affretto di restituire alla E. V. le deliberazioni che si è compiaciuta comunicarmi colla lettera del 22 corrente, intorno alle linee Avezzano-Roccasecca e Messina-Cerda (2ª categoria), Ceva-Ormea e Lucca-Viareggio della 3ª categoria.

« Mi permetto in risposta di osservare che, per le prime due delle accennate linee, cioè per l'Avezzano-Roccasecca e Messina-Cerda, è stato già provvisto, mercè lo stanziamento di una congrua somma nel prospetto degli impegni per l'esercizio in corso; e per le altre due, la Ceva-Ormea e la Viareggio-Lucca, non sarebbero mutate le condizioni, per le quali si lasciava all'onorevole Commissione generale del bilancio di veder quali riguardi potessero meritare le relative deliberazioni.

« Se non che occorre aggiungere che per la Viareggio-Lucca, essendo già pervenuta la deliberazione del Consiglio provinciale, accennata nella mia lettera 23 dicembre scorso, si è potuto desumere che, oltre all'aumento dei due decimi di contributo, la Provincia ha offerto di anticipare al Governo la propria quota e l'aumento di due decimi, a condizione che i lavori siano cominciati nel 1880.

« Mancando i progetti di esecuzione di questa linea, si è dovuto rispondere alla Provincia, nel prendere atto della sua offerta, che la condizione perentoria dello incominciamento dei lavori in quest'anno, non sembrava verificabile.

« Oltre alle surriferite deliberazioni, altra ne è giunta testè al Ministero del Consiglio provinciale di Bergamo, colla quale si stabilisce il concorso della Provincia per la linea Ponte San Pietro-Seregno, notata nel n. 7 della tabella *C*, offrendo al Governo un maggior concorso di due decimi della quota, con mettere a disposizione del Governo medesimo la somma di lire 1,200,000. Anche su questa deliberazione io prego l'E. V. di chiamare l'attenzione dell'onorevole Commissione generale del bilancio, per quei riguardi che crederà di poter meritare.

« Sullo speciale quesito poi, rivoltomi dalla E. V. a nome della Sotto-Commissione del bilancio, colla seconda parte della pregevolissima lettera in principio citata, mi permetto, in linea di fatto, di osservare che di tutte le deliberazioni di Provincie e Comuni per le linee che si vorrebbero incluse nei 1530 chilometri dell'art. 10 della legge, si è tenuto conto nel prospetto annesso alla Relazione del bilancio di prima previsione del 1880. Solo non furono comprese, perchè pervenute posteriormente alla presentazione di detta Relazione, una deliberazione della Provincia di Roma per la linea Roma-Viterbo, la quale trova già un qualche appoggio nelle dichiarazioni fatte dal Governo alla Camera, durante la discussione della legge per le ferrovie complementari, nel senso che, questa linea meritava di far parte della 4ª categoria; ed altra deliberazione della Provincia di Sondrio per la linea Sondrio-Tirano, che si vorrebbe pur compresa nella 4ª categoria.

« A me sembra che, non essendosi offerta nè dalla Provincia di Roma, nè da quella di Sondrio l'anticipazione della spesa, a senso dell'art. 15 della legge, onde acquistar titolo di precedenza, non sia il caso, salve le deliberazioni

(1) Questo articolo venne da noi riferito testualmente nel citato nostro numero del 24 dicembre 1879. (La Red.)

del Parlamento, d'introdurre modificazioni nel prospetto annesso al bilancio.

« E per lo stesso principio, sarei di avviso che non si debba tener conto delle deliberazioni che potranno esser prese posteriormente dai Corpi morali, se non in occasione delle proposte pel bilancio di definitiva previsione; a meno che non si tratti di offerte di anticipazione, tanto della quota provinciale, come di quella governativa, nel quale caso ragionevole apparirebbe un provvedimento di favorevole accoglienza, sul riflesso che le previsioni del bilancio non verrebbero menomamente alterate; e salvi maggiormente i casi dell'art. 12 e dell'art. 18, che sembrano indipendenti dal disposto dell'art. 32.

« *Il Ministro* A. BACCARINI. »

La Commissione non dissente, in massima, dall'opinione dell'on. Ministro:

..... Ma la Commissione stessa non può dispensarsi dall'osservare che, avendo il prospetto delle linee di 4ª categoria, presentato dal Ministero, lasciato un margine più che sufficiente nelle somme delle quali il Governo può disporre nel corrente anno, e non figurandovi anzi, di concorso governativo, che sole 500 mila lire, è necessario che il Governo istesso, con un prospetto suppletivo pel bilancio definitivo (e, se è possibile, anche in occasione dell'approvazione del presente bilancio di prima previsione), vi comprenda tutte quelle altre linee, che possono avere maggiore diritto alla precedenza. La Commissione, tenendo pur conto delle considerazioni del Governo, ha avuto per tal guisa occasione di osservare che nella 2ª categoria sono comprese troppe linee e poche nella 4ª.

Tra le linee di 4ª categoria è pure segnata nel prospetto, al n. 10, la Castelvetrano-Porto Empedocle (tronco Porto Empedocle-Sciacca, a sezione ridotta). La Commissione, d'accordo col Ministro, ha creduto apportarvi la seguente aggiunta: *coi prolungamenti per Canicattì e per Licata.* Questa aggiunta, mentre corrisponde alle deliberazioni degli enti interessati, che han fatto istanza per la concessione della linea, ne accresce anche la importanza economica, raccogliendo centri importanti di popolazioni e di prodotti, e colmando la lacuna della rete siciliana da Castelvetrano a Licata. Nè perciò verrà ad accrescersi la quota di concorso a carico dello Stato, giacchè questa rimane diminuita dal tipo a sezione ridotta domandato per la detta linea.

La Commissione è pure d'accordo col Ministro in ordine alle deliberazioni dei Corpi morali interessati, a cui si accenna nella nota surriferita; e conchiude:

..... Quando trattisi di anticipazioni della intera quota governativa, dovendo questa esser fatta dai Corpi morali senza interessi, è chiaro che in un certo numero di anni il concorso dello Stato per la costruzione di siffatte linee trova dei compensi negli utili della dilazione.

E quando la restituzione per parte del Governo, come ha deliberato qualche Provincia o Consorzio, potesse avvenire dopo 16 o 17 anni, i vantaggi finanziarii a pro dello Stato, ritardando la quota ed esigendo le tasse, crescono di molto.

Da ciò la conseguenza che, sempre nei limiti dell'art. 10 della legge, debbono esservi assai minori difficoltà all'ammissione nel prospetto del 1880 delle linee per le quali è deliberata dai Corpi morali l'anticipazione della quota governativa.....

E queste considerazioni diventano anche più gravi, quando, oltre l'anticipazione della quota governativa, le Provincie e Consorzii domandano concessioni a loro rischio e pericolo.

In omaggio perciò a queste idee del Governo e della Commissione, è giusto che sieno comprese nei prospetti dell'esercizio del 1880 le linee che trovansi in siffatta condizione. E però la Giunta, che non ha creduto di alterare i prospetti già presentati, rimette al momento dell'approvazione dei prospetti stessi dalla Camera la discussione delle nuove proposte del Ministero intorno alle linee Parma-Guastalla-Suzzara, e Reggio-Guastalla-Suzzara, ed a quelle altre che si stimasse doversi prendere in considerazione (*).

Parlando in fine delle ferrovie economiche, la Commissione non crede di particolarmente occuparsene, ammettendo l'utilità degli studii fatti dal Ministero e dalla Commissione speciale incaricata, e delle economie di cui è già tenuto conto nel bilancio per le linee da eseguirsi a sezioni ridotte. Raccomanda però al Governo che, nell'attenersi all'uno od all'altro tipo nei diversi sistemi di costruzione, non dimentichi fra i suoi criterii lo sviluppo probabile delle singole comunicazioni ferroviarie, sia per le condizioni economiche dei paesi cui debbono servire, sia dal punto di vista militare ed amministrativo.

In quanto ai veri *tramways*, riconoscendone lo sviluppo a vantaggio di molte popolazioni e Comuni, ma constatando nello stesso tempo l'urgente bisogno di norme e criterii speciali per la costruzione e per l'esercizio dei medesimi, la Commissione conchiude eccitando il Governo a presentare apposito progetto di legge, in esecuzione dell'ordine del giorno votato dalla Camera il 19 maggio 1879.

LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

e l'Inchiesta

(Continuazione — Vedi n. 7).

Il Capo III tratta del *Materiale fisso e mobile* e del *Combustibile*, abbracciando i quesiti dal 37 al 47 del Questionario. Però, anche in risposta ai quesiti dal 33 al 36 del Capo secondo, di cui parlammo nel precedente numero, si discorre del materiale.

Infatti, il quesito 33 domanda con quali norme si fanno dalla Società gli acquisti del materiale fisso, mobile e delle materie di consumo; e l'Amministrazione delle Meridionali risponde, indicando partitamente il sistema che segue, ed assicurando che, a prezzi uguali, vengono sempre preferite le industrie nazionali.

Per la provvista delle locomotive, si tenne sempre il massimo conto della industria nazionale.

Tutti i carri e le carrozze sono costrutti in paese; sono altresì esclusivamente affidate all'industria nazionale quelle altre forniture, per le quali essa presenta un campo sufficientemente vasto alla concorrenza.

Per le grosse ferramenta dei veicoli, l'industria nazionale ha sempre concorso colla forestiera.

Rispondendo poi al quesito 37, l'Amministrazione dichiara che, nell'impianto del materiale fisso, la Società ha sempre seguito e segue tuttora le disposizioni riconosciute più opportune, tanto per la sicurezza, quanto per la facilità delle manovre; ed in quanto all'armamento

---

(*) Colla nota del 28 gennaio p. p. (allegata alla Relazione), il Ministro annunciava infatti che, in seguito alle deliberazioni delle Provincie di Parma e Reggio Emilia, ed allo scopo di conciliarne gl'interessi, « il Governo è venuto nella determinazione d'includere nel prospetto degl'impegni per lo esercizio 1880 le due linee Parma-Guastalla-Suzzara e Reggio-Guastalla, senza alcuno stanziamento a carico dello Stato, inquantochè, tanto per l'una, che per l'altra linea, le Provincie interessate chiedono la concessione ai termini dell'articolo 18 della legge, ed anticiperebbero la relativa spesa.

« La Parma-Guastalla-Suzzara avrebbe una lunghezza di chilometri 48, e la spesa presunta sarebbe di L. 3,000,000; e la Reggio-Guastalla sarebbe di circa chilometri 31, con una spesa approssimativa di L. 1,500,000 ».

delle linee, la Società, secondo le esigenze del servizio, è andata modificando le relative disposizioni, « in guisa da soddisfare nel miglior modo possibile alle crescenti necessità commerciali ». —

Esposte minutamente le condizioni del materiale fisso, si passa a trattare del materiale mobile, in risposta la quesito 38.

La rete Meridionale possiede 226 locomotive di varia specie, e le Calabro Sicule ne posseggono 128; la rete Meridionale conta 754 vetture, 3142 carri; le Calabro-Sicule 567 vetture, 1437 carri.

« I tipi delle vetture e dei vagoni (dice la Memoria) sono quelli generalmente adottati sulle Ferrovie d'Europa, nei quali s'introducono man mano tutti i miglioramenti indicati dall'esperienza ».

Descritte le parti principali di questo materiale, e dopo aver parlato dei freni detti *a vite*, usati generalmente sulle ferrovie Meridionali (escludendo l'applicabilità dei *freni continui* alle nostre ferrovie), la Memoria espone pure il numero dei veicoli in riparazione, il quale risulta in media del 23.71 p. 0[0] per le locomotive, del 18.52 per le vetture, e del 12.23 pei vagoni.

Rispondendo poi al quesito 45, la Memoria dice che in Italia si fabbricano: per il materiale fisso, gli scambi, adoperando rotaie e *cuori* provenienti dall'estero, le piattaforme, le grue mobili, fisse ed idrauliche ecc.; per il materiale mobile, le locomotive, le carrozze ed i carri, prendendo però all'estero le lamine, le ruote, gli assi, i cerchioni, le molle, ecc.

Le officine principali di costruzione sono: la Società d'industrie meccaniche di Napoli, gli Stabilimenti Ansaldo di Sampierdarena, Grondona di Milano, Elvetica di Milano, Miani, Venturi e C. di Milano.

Di questi, alcuni costruiscono locomotive, altri caldaie, materiale fisso, vagoni e carri.

Altri Stabilimenti forniscono piccolo materiale, come la Perseveranza di Piombino, Tardy e Benech di Savona, l'Impresa industriale di Castellammare, Gillet di Sestri Ponente, Odero di Sestri Ponente, ecc.

Varii piccoli Stabilimenti, sparsi in Napoli, Torino, Forlì, Rimini, Ancona, Bari, Taranto, Messina, Palermo, ecc., forniscono oggetti di fusione.

Dal 1875 al 1878, la Società per le Strade Ferrate Meridionali impiegò per ordinazioni di materiale L. 47,946,000, delle quali L. 33,371,500 per la rete Meridionale, e lire 14,574,500 per la Calabro-Sicula. Della detta somma complessiva, risulta poi che L. 28,054,500 furono spese in Italia e L. 19,891,550 all'estero, cioè L. 13,602,50 per la prima rete e L. 6,289,000 per la seconda. —

In quanto al combustibile, si dichiara, in risposta al quesito 47, che, tanto sulla rete Meridionale, quanto sulla Calabro-Sicula, si adopera esclusivamente carbon fossile inglese. Del combustibile nazionale (lignite) si sono fatte alcune prove su piccolissima scala, ma senza risultato pratico, perchè le spese di trasporto gli avrebbero sempre impedito di lottare con vantaggio coi carboni inglesi.

Il consumo di combustibile sulla rete Meridionale, dal 1866 al 1878, andò successivamente variando fra i due anni estremi da chil. 27,291,705 a chilog. 51,826,650 (toccando il massimo di 64,280,364 nel 1873, e 58,389,515 nel 1877), colla spesa variabile fra i due estremi da lire 1,428,447.83 a lire 2,094,929.99 (toccando il massimo di L. 3,732,117.93 nel 1873, e L. 2,151,067.73 nel 1871); e sulla rete Calabro-Sicula, dal 1872 al 1878, aumentò progressivamente da chilog. 10,362,140 a 29,547,338, colla spesa progressiva da L. 499,900.95 a L. 1,014,079.37, che però nel 1877 ascendeva a L. 1,076,833.22. —

Il Capo IV concerne il *trasporto delle merci e dei viaggiatori*, ed abbraccia i quesiti da 48 a 71 inclusive.

Il numero dei treni, che in media percorrono ogni giorno ciascun chilometro, è di 10.

Il numero dei treni giornalieri pel servizio viaggiatori, è vario da un tronco all'altro. Sono 24 fra Napoli e Torre Annunziata, cioè 16 in direzione di Castellammare, e 8 in direzione di Salerno; 10 fra Bologna ed Ancona, e 4 sui tronchi di Aquila, Candela e Taranto.

Questo numero di treni sta nei limiti fissati dalla Convenzione Depretis, ma non soddisfa pienamente ai bisogni della rete, poichè il servizio locale viene subordinato alle coincidenze a gran distanza.

L'Amministrazione dimostra poi come la preponderanza del servizio postale sul ferroviario e le coincidenze coi treni della Capitale sono contrarii allo spirito degli atti di concessione e cagione di gravissime spese, non sufficientemente giustificate. Essa dice che questo sistema di coincidenze obbligate porta, ad ogni modificazione di un treno, lo scompiglio negli orarii di tutta l'Italia.

« Tale soggezione non s'incontra neppure in Francia, ove ciascuna Società fa i suoi orarii indipendentemente l'una dall'altra e secondo i propri bisogni. Mediante questa reciproca indipendenza, la modificazione di un treno è assai più facile che non col sistema che prevale da noi ».

L'Amministrazione conchiude col far voti che il Governo, modificando la politica finora seguita in materia di orarii, metta in grado la Società « di dare ad essi quell'indirizzo che, per lunga esperienza, ritiene il più adatto ai comodi del pubblico ed ai bisogni del traffico ». —

Rispondendo al quesito 50, la Memoria, dice che sulle reti Meridionale e Calabro-Sicula furono fortunatamente assai rari gli accidenti ai treni, che abbiano avuto per risultato un danno alle persone; e nessuno dei tanti mezzi preventivi proposti avrebbe potuto (dice la Memoria) evitarli, nè diminuirne le conseguenze.

Non si sono mai commessi reati contro i viaggiatori; tuttavia diversi apparecchi furono sperimentati per maggior sicurezza dei viaggiatori, ma nessuno corrispose all'aspettativa.

I sistemi elettrici, che sono i più diffusi, non presentano elementi sufficienti di sicurezza, perchè richiedono troppe cure, o possono essere resi inefficaci da una scossa che riceva il treno in viaggio. Inoltre la facoltà rilasciata al viaggiatore di ottenere, con un segnale elettrico di allarme, la fermata del treno, richiede in chi se ne vale una discretezza, un criterio ed una educazione, che disgraziatamente non si riscontrano sempre in tutti i viaggiatori anche delle prime classi.

Rarissimi furono gli attentati contro i treni, escluse le sassate; e quanto alle avarie ed ai furti delle merci, l'Amministrazione giudica che la prima e più efficace misura per prevenirli stia nel definire nettamente la responsabilità degli agenti, i quali hanno in consegna le merci. —

Lo sviluppo del traffico della rete Meridionale (a quanto se ne dice al quesito 51) è dovuto principalmente al non avere la Società costruito, nell'interesse comune, la settima parte della sua rete, e nell'aver consacrato al ribasso delle tariffe, e per conseguenza a coprire le maggiori spese dell'esercezio, la sovvenzione accordata ai chilometri di ferrovia costruiti coi risparmii fatti della Società, invece di impiegarla a dare un frutto al capitale formato con quegli stessi risparmii.

Qui la Memoria entra nella questione della scala mobile; e dice che questa, quando fu istituita, segnava un progresso, ma oggidì, collo sviluppo che ha preso il traffico, essa ha fatto il suo tempo. Il solo regime di scala mobile (essa conchiude) è quello adottato nella Convenzione Depretis, perchè si basa, non sulla tariffa effettiva, ma sulla normale; a meno che non si voglia ricorrere al sistema francese della ripartizione del prodotto netto, che vincola l'esercente al riscontro governativo delle spese, mentre l'altro lo lascia libero di distribuirle a suo rischio e pericolo.

L'Amministrazione confida che la tariffa normale finirà per prevalere ed essere adottata come la base più sicura e più equa di misurazione del lavoro fra il committente ed il conduttore dell'esercizio ferroviario. —

In risposta al quesito 52, si osserva nella Memoria che una delle questioni ferroviarie che più vivamente interes-

sano il commercio, è quella del tempo in cui si compie la resa delle merci.

La tariffa ora applicata dalla Società delle Meridionali restringe il termine legale per la resa delle merci a 24 ore per ogni 100 chilometri, salvi, ben inteso, i casi di forza maggiore, non compresi i giorni festivi, quello di arrivo e di partenza; più 12 ore per le diramazioni, e 24 ore per i transiti fra una Società e l'altra.

Questi termini sono generalmente osservati; anzi spesso la resa ha luogo con anticipazione. Del resto, le questioni, non frequenti, che sorgono pei ritardi, si riferiscono per lo più a disguidi accidentali od a casi di forza maggiore.

I reclami per causa di ritardo accolti e tacitati nel 1878 ammontarono a 569, coll'indennizzo complessivo di lire 35,533.25. A tale proposito si nota, che nella tariffa delle Ferrovie dell'Alta Italia le basi di liquidazione dell'indennizzo sono fissate tassativamente; mentre nei regolamenti delle Ferrovie Meridionali e Romane, le dette basi sono soltanto proposte come offerta e in via di transazione, lasciando facoltà al reclamante di agire presso i tribunali per un indennizzo maggiore. Donde l'anomalia di giudizii diversi; e la necessità quindi d'introdurre in tutti i regolamenti-tariffe il sistema in vigore presso le Ferrovie dell'Alta Italia. — (*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 24 febbraio.

Come vi è noto, la Relazione dei periti ingegneri Amedeo Peyron, Cesare Parodi e Candido Borella, eletti d'ufficio dal Tribunale di Torino nella causa dell'Impresa I. Guastalla e compagni col Governo, circa i lavori di costruzione della ferrovia Savona-Bra e Cairo-Acqui, conchiudeva pel pagamento alla detta Impresa della somma di L. 10,341,095.66, rappresentante l'importo dei lavori che i periti avrebbero ritenuti eseguiti in più degli obblighi contrattuali, e le indennità da concedersi all'Impresa per forza maggiore.

La causa è già segnata a ruolo del prelodato Tribunale, e verrà discussa nei primi del p. v. aprile.

Posso ora dirvi che per la difesa della detta causa, stante la sua grande importanza, il Governo avrebbe divisato che vengano associati all'Avvocatura erariale di Torino gli egregi avvocati e senatori comm. Cabella e Boccardo.

Siccome poi, scopo precipuo del Governo sarà quello d'impugnare la perizia dei periti giudiziarii, così alla difesa delle ragioni dell'Amministrazione governativa verranno aggiunti i signori ingegneri comm. Susino, Direttore tecnico, e cav. Cesare Marchetti, ing.-capo, presso l'Amministrazione dei Canali Cavour. —

Per le nuove costruzioni ferroviarie abbiamo che il Consiglio di Stato, nella sua adunanza del 18 corr., ha emesso parere favorevole al progetto presentato dalla Direzione tecnica governativa di Caltanissetta per l'appalto del 1° tronco della linea Siracusa-Licata, stabilendo che l'appalto stesso si faccia in un solo lotto, e che il termine per l'ultimazione dei lavori sia portato da 18 a 24 mesi, come ebbe a suggerire il Consiglio superiore dei lavori pubblici. —

La Direzione governativa per gli studii della ferrovia da Reggio a Castrocucco ha presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto del 1.° tronco della detta linea, riformato in conformità al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il detto tronco ha la lunghezza di m. 10,460, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della Stazione di Reggio.

Il progetto contempla fra le opere da appaltarsi i movimenti di terra e le opere murarie; e fra quelle da eseguirsi a cura dell'Amministrazione, le espropriazioni e le opere impreviste.

Le prime sono preventivate a . . .	L.	927,000
Le seconde a	»	480,000
Ed in totale a	L.	1,407,000

Come pure la Direzione tecnica governativa di Salerno ha presentato il progetto d'appalto di un primo tronco della linea Sicignano-Castrocucco, compreso fra Sicignano e Galdo, della lunghezza di m. 8,300, e dell'importo presunto di L. 3,800,000. —

Adesso che ho vuotato il sacco sui progetti approvati e presentati per le nuove costruzioni ferroviarie, credo opportuno di ragguagliarvi sull'avanzamento dei lavori delle ferrovie Palermo-Trapani ed Oristano-Terranova, la cui costruzione tanto interessa le popolazioni di Sicilia e Sardegna.

Per la ferrovia Palermo-Trapani, dopochè la sua costruzione dal Consorzio interprovinciale è passata alla nuova Società concessionaria, i lavori progrediscono regolarmente; e per la parte scorrente nella provincia di Palermo, di oltre a 60 chilometri, i movimenti di terra sono ultimati su 47 chilometri, cioè fino a Partinico, e pei 14 chilom. compresi fra Partinico e Calatubo, confine della provincia, trovansi eseguiti per poco meno della metà.

Quantunque contrariati dal tempo, codesti lavori hanno pure proceduto nel mese di gennaio con sufficiente attività. Le opere d'arte sono pressochè ultimate, e si lavora alacremente attorno ai fabbricati delle Stazioni di Carini e Partinico, nonchè alle case cantoniere e garette tuttora mancanti. Delle due gallerie che s'incontrano sulla linea, quella detta di Sferracavallo, della lunghezza di m. 230, è completata; quella di Spadafora, lunga metri 220, è perforata per oltre 100 metri. L'armamento è compiuto per 47 chilometri circa, e sta per essere iniziata la posa sul terzo tronco.

In provincia di Trapani, i lavori sono pressochè ultimati sul settimo ed ottavo tronco Mazzara-Marsala e Marsala-Trapani, della lunghezza di m. 51,500; come pure trovasi già eseguito l'armamento per otto chilometri sul 6° tronco Mazzara-Castelvetrano.

Da informazioni avute risulta pure che vennero fatte vive sollecitazioni alla Società costruttrice per la completa ultimazione dei lavori in provincia di Palermo per 47 chilom. circa fra Palermo e Partinico, ed in provincia di Trapani per 52 chilom. circa fra Trapani e Mazzara, allo scopo di poter inaugurare l'apertura all'esercizio delle dette linee nel giorno 14 marzo prossimo, anniversario della nascita del nostro amato Re Umberto I. —

Per quanto si riferisce alle ferrovie Sarde, vi dirò che nella 1.a sezione Oristano-Paulilatino (provincia di Cagliari) i movimenti di terra sono compiuti, e si è provveduto alla sistemazione delle scarpate di alcune trincee, per le quali mancano tuttora alcuni lavori di sottomurazione.

Le opere d'arte sono ultimate, e solo manca il varamento delle travate metalliche del ponte sul Tirzo

e la posizione in opera di alcune travate di ponti minori.

Pei fabbricati mancano soltanto poche opere di finimento nelle Stazioni di Bauladu e Paulilatino. L'armamento è completamente sistemato per tutta la sezione.

Nella 2.a sezione Paulilatino-Macomer, i movimenti di terra sono compiuti fin oltre alla fermata di Birori; nel rimanente della Sezione saranno completati entro il corrente mese. Le opere d'arte sono in costruzione avanzata. I fabbricati sono pure a buon punto. La Stazione di Abbassanta e fabbricati dipendenti sono compiuti, la Stazione di Borou e la fermata di Birori trovansi in corso di fondazione. L'armamento trovasi eseguito per la lunghezza di 20 chilometri circa.

Nella 3.a sezione da Macomer a Giave, i movimenti di terra sono pressochè ultimati, come pure le opere d'arte; e per le Stazioni non resta che da ultimare il fabbricato di quella di Macomer. L'armamento non venne ancora iniziato, in attesa che i rilevati abbiano preso un conveniente assetto.

Col sovraindicato avanzamento dei lavori, si ritiene che in un termine relativamente breve potranno essere aperte all'esercizio le sovraindicate tre sezioni, le quali serviranno a congiungere i capi-luoghi delle provincie di Cagliari e Sassari, con grande vantaggio del commeacio interno dell'isola; e non resterà più da eseguire che il tratto tra Ozieri e Terranova, i cui lavori, per quanto si riferisse alla 6.a e 7.a sezione, Ozieri-Oschiri ed Oschiri-Monti, progrediscono con regolare attività. —

Chiudo questa mia col darvi, come di consueto, il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella scorsa settimana.

Il Consiglio, oltre alcuni progetti riflettenti un tratto stradale in provincia di Potenza, alcune arginature d'Adige in provincia di Rovigo, ed altri lavori d'acque nelle provincie di Padova, Pavia e Ravenna, ha approvato il progetto pel fabbricato definitivo per passeggieri nella Stazione di Camogli, sulla linea di levante della Ferrovia ligure; ed ha del pari riconosciuto meritevole di approvazione il progetto per la noncessione di un *tramway* a vapore da Como per Fino a Saronno e da Fino a S. Pietro Martire.

Finalmente approvò in massima il progetto per una ferrovia Umbro-Aretina a sezione ridotta: e quello pure per l'altra, egualmente a sezione ridotta, da Ventoso per Scandiano, Reggio e Guastalla a Suzzara, con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha incaricato il comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, e l'Ispettore del Genio civile comm. Biglia di rappresentare il Governo italiano alla prossima festa per la congiunzione dei due tronchi della Galleria del Gottardo, che si effettuerà probabilmente nella ventura settimana.

Il progetto di far percorrere le nostre linee secondarie da treni economici, che, risparmiando notevolmente sulle spese di esercizio, realizzino in pari tempo un incremento nello sviluppo del traffico delle linee stesse, sta per avere un principio di attuazione, avendo l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia convenuto nelle conclusioni favorevoli degli studii all'uopo fatti all'estero dai signori comm. Bachelet, Capo-Traffico, ed ing. cav. Frescot, Capo del Materiale presso l'Amministrazione medesima: studii dei quali abbiamo altre volte parlato, accennando all'elaborata relazione presentata da quegli egregi funzionarii.

Ci consta infatti che la Direzione dell'esercizio, dietro invito del Consiglio di amministrazione, sta compilando i necessarii preventivi di spesa per l'acquisto di cinque dei detti treni, due del sistema Belpaire e tre del sisteme Krauss, da porsi in circolazione, come esperimento, nella prossima estate sulle linee Torino-Chieri, Santhià-Biella, Monza-Calolzio, Genova-Nervi e Voltri, Venezia-Mestre, e possibilmente Mestre-Treviso.

Non essendovi dubbio sul buon esito di tale esperimento, è facile calcolare quanto vantaggio porterà alle linee secondarie, nonchè all'economia delle spese d'esercizio ed all'utilizzazione del materiale, il sistema di trazione che si va ad adottare, e che verrà pure esteso dove l'interesse del pubblico servizio sarà per richiederlo.

Ci scrivono da Roma, 23:

Nel penultimo numero del vostro giornale avete annunciato che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia aveva trasmesso al Ministero dei lavori pubblici copia del protocollo firmato in Arona il 5 corr., fra i delegati del Governo Svizzero e del nostro Governo, circa l'allacciamento della ferrovia Novara-Pino al confine presso Pino, nonchè uno degli originali dell'atto addizionale relativo all'impianto dei locali necessarii alla Stazione internazionale di Luino ed a quelle di Maccagno e Pino intermedie.

Ora sono in grado di aggiungere che, allo scopo di vedere definitivamente risoluta la questione dell'allacciamento, il suaccennato protocollo venne già rimesso dal Ministero dei lavori pubblici a quello degli affari esteri, affinchè in via diplomatica rilevi se il Governo svizzero accetta le condizioni stabilite col detto atto, alla cui approvazione pare appieno disposto il Governo italiano.

Rispetto poi all'impianto dei locali nelle Stazioni, il prefato Ministero dei lavori pubblici si è di già rivolto alle Amministrazioni delle poste, dei telegrafi, delle gabelle ed al Ministero dell'interno, per conoscere di quali locali abbiano

d'uopo pei rispettivi servizii, pregando perchè le relative proposte siano fatte con sollecitudine.

Domenica sera si tenne in Milano una riunione di buon numero d'impiegati ferroviarii per la discussione di uno statuto di Associazione di rappresentanza generale e di mutua assistenza del personale ferroviario dell'Alta Italia, statuto preparato da apposita Commissione all'uopo incaricata in altra precedente riunione.

Il presidente di tale Commissione rese conto dell'operato della medesima, accennando alle molte adesioni ottenute dagli agenti della rete per la costituzione del proposto sodalizio; e datasi quindi lettura dei sette articoli componenti il progetto di statuto, venne questo all'unanimità approvato, dichiarandosi da quel momento costituita l'Associazione.

Dopo di che, la riunione confermava in carica la detta Commissione, proclamandone presidente l'avv. Galateo, e facendo voti pel completo raggiungimento dello scopo propostosi.

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha ultimato il lavoro riguardante le modificazioni dell'organico del suo personale, inteso specialmente ad ampliare la pianta del 1873, in conformità degli attuali bisogni; e che entro la corrente settimana, codesto lavoro verrà rassegnato al Ministero per la sua approvazione.

E questa non potrà certo tardare, trattandosi di una proposta formulata secondo gl'intendimenti espressi dall'on. ministro Baccarini nella recente sua visita a Milano; e quindi potranno senz'altro ritardo aver corso le promozioni periodiche regolamentari, previste dall'art. 13 del Regolamento sul personale in data 1° maggio 1871.

Sappiamo che, dietro interpellanza fatta dall'egregio cav. Maccia, presidente della Camera di commercio di Milano, circa lo stato dei lavori relativi alla costruzione della nuova Dogana centrale di quella città, l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia si è affrettata a fornire al presidente medesimo le seguenti informazioni:

Il 3 corrente venne dato l'ordine all'Impresa di porre mano ai lavori di costruzione del magazzino, della garetta e della tettoia pel Servizio del Materiale fisso: tali lavori vennero subito incominciati, ed ora sono quasi ultimate le fondazioni del magazzino.

Si prevede che l'Impresa terminerà i lavori nel tempo prescritto, e quindi per la metà di aprile prossimo venturo.

Sgombrati i locali dagli attuali inquilini, e riattati in modo da servire per l'Economato, si potrà subito por mano ai lavori di costruzione della Dogana centrale, che si svilupperanno in tutta la loro estensione durante l'imminente primavera.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha aggiudicato la fornitura delle caldaie, per le quali fu tenuta la gara il 22 gennaio scorso, nel seguente modo:

1° lotto, N. 12 caldaie, serie 805-1000, alla Ditta Ansaldo di Sampierdarena;

2° lotto, N. 6 caldaie, serie 473-542, e N. 2 della serie 661-700, alla Ditta Maffei di Monaco (Baviera);

3° lotto, N. 6 caldaie, serie 1201-1260, alla Ditta Miani e Venturi di Milano.

Inoltre fu deliberata la provvista di altre 12 caldaie, simili a quelle del 1° lotto, alla Società di Chemnitz; e queste serviranno per riserva nei magazzini.

Le forniture di materiale rotabile, per le quali furono tenute le gare presso l'Amministrazione suddetta nel giorno 11 corr., vennero così deliberate:

Alla Ditta E. Rolin e C. (Officine di Savigliano): N. 20 vetture miste di 1ª e 2ª classe a L. 9800 cadauna, e N. 25 carri da bagagli a L. 6945 cadauno; ed agli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili: N. 30 carrozze di 3ª classe a L. 6400 cadauna.

Domenica 22 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici, ha tenuto la sua prima adunanza la Commissione per lo studio delle tariffe ferroviarie per le derrate alimentari. Aperse la seduta l'on. Ministro dei lavori pubblici, spiegando ai convenuti lo scopo che egli ed il suo collega dell'agricoltura, industria e commercio si erano prefissi, nominando la Commissione; dopo di che, la presidenza è stata ceduta all'on. Angeloni, segretario generale. Erano presenti gli on. Valsecchi, Nervo, Canzi, Morana, deputati al Parlamento, Romanelli, Brajda, Ottolenghi, Prato, Cambi, Fenzi, e i segretarii Lattes e Conte. In seguito alla discussione generale, venne definito il modo con cui la Commissione intende procedere nel suo lavoro; si designarono cioè i documenti che l'Amministrazione dovrà procurare ai singoli membri, e si stabilì di formulare un certo numero di quesiti sostanziali, risolti i quali si procederà alla preparazione delle nuove tariffe.

Ci scrivono dal Lago Maggiore:

Domenica 8 corr. ebbe luogo ad Intra una bellissima festa in occasione del varamento delle travate metalliche del ponte sul torrente S. Giovanni. Questo ponte costituiva uno dei più ardenti desiderii degli Intresi, ed il Municipio di quella industre città volle esprimere la gioia di

essa nel vederlo ultimato col solennizzarne il compimento in modo speciale.

Questo importante manufatto, posto sulla strada nazionale, è di 84 metri di luce in 3 travate, e della larghezza di m. 8 a massicciata in ghiaia. Venne progettato dall'egregio cav. Valle, ingegnere-capo del Genio civile a Novara, a cui si deve se venne scelto il tipo a travate in ferro, evitando così le forti ed incomode rampe agli accessi; ed eseguito dall'Impresa Pellini per la parte muraria, e dall'Impresa industriale Italiana di costruzioni metalliche per la parte in ferro.

Il varamento, cominciato il sabbato 7 andante, venne continuato la domenica alla presenza di tutte le Autorità e di molti invitati, ed ultimato felicemente nella giornata del lunedì.

Un banchetto di quasi 100 coperti, dato dal Municipio, riunì alla sera tutte le Autorità e gli invitati, ed alla fine di esso si fecero molti e bellissimi discorsi dal sindaco cav. Franzosini, dal Sottoprefetto e dal Pretore del luogo, dall'ingegnere-capo del Genio civile cav. Valle, dal Capitano comandante il presidio di Pallanza, e da altri, per far rilevare l'importanza dell'avvenimento compiutosi e per lodare l'Impresa industriale, che seppe rapidamente e con soddisfazione di tutti portare a termine il lavoro.

L'ing. prof. Loria, che assisteva alla festa quale rappresentante dell'Impresa industriale, ringraziò sentitamente, a nome di essa, per le lodi fattele, dicendo che l'Impresa si sentiva orgogliosa d'aver potuto contribuire ad un'opera così vivamente desiderata e di cui apprezzava tutta l'utilità.

Al lunedì sera poi, ultimato il varamento del ponte, si fece su di esso una passeggiata colle fiaccole, che riuscì di bellissimo effetto, e che chiuse degnamente una così bella festa dell'intelligenza e del lavoro.

I giornali di Torino hanno parlato di un progetto di applicazione del sistema Agudio alla salita del Monte dei Cappuccini, in seguito alla iniziativa della Sezione del Club alpino torinese e mediante apposita concessione del Municipio; e ciò in occasione della prossima Esposizione di belle arti.

Noi ci riserviamo a dare più ampii particolari sull'argomento, appena ci sarà dato di raccoglierli in modo positivo.

La costruzione del ponte sull'Adda a Tirano in Valtellina e la condottura di Campofranco in Sicilia vennero definitivamente aggiudicate alla Ditta costruttrice Galopin-Süe e Comp. di Savona.

Sappiamo che pel concorso e per la fiera enologica nazionale da tenersi in Roma dal 6 al 19 marzo p. v., la Direzione dell'Alta Italia accorda i consueti ribassi agli espositori ed ai giurati del concorso e Fiera suddetti, non che alle merci che vi sono destinate.

Anche le Società di navigazione Florio e Rubattino hanno disposto di accordare per lo stesso oggetto la riduzione dei prezzi.

Dobbiamo chieder venia ai nostri abbonati e lettori se alcuni esemplari del precedente numero riescirono alquanto difettosi nella tiratura, in seguito ad un guasto accidentale sopravvenuto alla macchina, che fu poi tosto riparato, e che speriamo non abbia più a ripetersi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, in seguito all'esperimento fattosi, essendosi riconosciuto il bisogno di apportare alcune modificazioni nella corrispondenza delle Stazioni con *biglietti di andata e ritorno*, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, col giorno 1° del mese di marzo p. v. cesserà la vendita dei detti biglietti per quelle Stazioni fra le quali ebbesi a constatare un insignificante movimento di viaggiatori ed i biglietti stessi non sono resi necessarii da relazioni amministrative, commerciali od industriali.

Appositi prospetti affissi in tutte le Stazioni faranno conoscere la nuova corrispondenza con biglietti di andata e ritorno, assegnata a ciascuna Stazione, giusta la disposizione suddetta, nonchè i prezzi dei biglietti per ogni classe e destinazione; ed in altro apposito quadro vengono poi indicate le Stazioni nelle quali, a cominciare dallo stesso giorno, 1° marzo, saranno invece attivati, in via di esperimento, i biglietti di andata e ritorno.

Ferrovia Novara-Pino. — Come abbiamo già annunciato, il 5 marzo p. v., alle ore 10 ant., in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici in Roma, dinanzi il Direttore generale delle Strade ferrate, e presso la Regia Prefettura di Como, avanti il Prefetto, si terrà un'asta a partiti segreti per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende, compreso fra il Rivo Vallegrande ed il Rivo Dirinella, della lunghezza di metri 6200 (escluse le espropiazioni, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.) per la presunta somma di L. 2,100,000

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di un anno dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno presentare, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Como, del deposito interinale di L. 105,000 in numerario o rendita Debito pubblico. La cauzione definitiva è fissata in L. 155,000 come sopra.

Ferrovia romagnola. — Si ha da Bologna, 23:

Ieri, all'Albergo dei quattro Pellegrini, erano convenuti i rappresentanti delle tre Provincie di Forlì, Ravenna e Ferrara per concordare fra loro il riparto della quota spettante alle Provincie stesse nella costruzione della linea Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione Lavezzola-Lugo.

Dopo accurata e matura discussione sull'argomento, i rappresentanti delle tre provincie si posero d'accordo sulle quote rispettive, salva l'approvazione dei relativi Consigli provinciali; della quale importante deliberazione venne data immediatamente comunicazione a S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

Ferrovie di Sicilia. — Nella provincia di Catania, caddero nuove pioggie, che produssero nuovi guasti alla ferrovia. Sabbato scorso, in seguito a forti pioggie temporalesche, il fiume Dittaino, ingrossatosi straordinariamente, distruggeva il muro di difesa della ferrovia e ne corrodeva

l'argine stradale, quivi alto otto metri, fra Assaro e Leonforte, intercettando la circolazione dei convogli, i quali dovettero fare il trasbordo. Le riparazioni ivi sono difficili, e dovrassi fare una deviazione; per cui il trasbordo dei viaggiatori durerà parecchi giorni. Fra Assaro e Leonforte non si possono trasportare le merci a piccola velocità; ma soltanto i bagagli e le merci celeri aventi un peso minore di chilogrammi 50 per collo.

Ingrossatosi del pari il Simeto, distruggeva una parte dei lavori di riparazione della ferrovia fra Bicocca e Valsavoja, linea di Siracusa, per cui fu impossibile la circolazione dei treni ed anche il trasbordo.

Giovedì peraltro, tempo permettendo, doveva completamente ristabilirsi il servizio, anche sulla linea di Siracusa.

Ferrovia Palermo-Cerda-Messina. — Scrivono da Palermo alla *Riforma* che quel Consiglio comunale, nella seduta del 15 corr., deliberava all'unanimità d'inoltrare al Governo il voto seguente:

« Perchè la linea ferroviaria Patti-Cerda-Messina sia costruita col sistema ordinario, cioè col metodo celerissimo, riscontrandosi in essa tutti i caratteri d'una *linea nazionale*, che, serpeggiando per la costa settentrionale di Sicilia, vada poi a ricongiungersi alla Eboli-Reggio, mercè un servizio cumulativo meglio organizzato e perfezionato sullo stretto di Messina ».

Tramway Roma-Tivoli. — La mattina del 22 corrente, ebbe luogo l'annunciato esperimento per il trasporto delle truppe sulla linea del *tramway* Roma-Tivoli. Un battaglione di bersaglieri in tenuta e in completo assetto da campagna ha preso posto nelle carrozze di 3 convogli partiti ad intervalli di 5 minuti l'uno dall'altro.

In un'ora e tre quarti si è percorso il tratto di 27 chilometri, chè questa appunto è la distanza dalla Stazione di Porta S. Lorenzo in Roma a quella di Porta S. Croce a Tivoli, superando felicemente il pendìo della collina, assai considerevole in qualche punto. Tutto è proceduto col massimo ordine e nel modo più regolare.

La forza del battaglione, compresi gli ufficiali, era di oltre 400 uomini, senza tenere calcolo di molti altri ufficiali, fra i quali dello Stato-Maggiore, gentilmente invitati dalla Direzione del *tramway*.

Giunti a Tivoli, il battaglione si è accampato alla Villetta, dove fu preparato il rancio, essendo venuto, con uno dei treni, un carro scoperto coll'approvvigionamento necessario per un battaglione.

La sera, alle 5 e 15, è giunto a Roma il primo treno, alle 5 e 10 il secondo, ed alle 5 e 30 il terzo. Tanto nella partenza che nell'arrivo, l'imbarco e la discesa vennero eseguiti con un ordine e con una rapidità ammirabili.

Le nostre più sincere congratulazioni (dice la *Gazzetta d'Italia*) al Comando del battaglione ed al direttore della Società del *tramway*, cav. Desiderio Baccelli.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*: Sappiamo che la Società dei *Tramways* di Firenze, rappresentata dal signor Otlet, passando sopra alle spese straordinarie che sarà per incontrare, ha chiesto al Ministero l'autorizzazione di eseguire una variante alla linea di Campi, schivando l'incomodo e difficile passaggio del Ponte alle Mosse. Sappiamo altresì essere intendimento della Comune e della Provincia d'interessarsi perchè questo cambiamento di linea abbia luogo, usando ogni premura perchè le lentezze amministrative non vengano a ritardare questo cambiamento di stradale, che agevola infinitamente le comunicazioni fra i nostri popolati suburbi e Firenze, e restituisce affatto libero ai pedoni e agli altri veicoli il ponte stesso.

Sarebbe intendimento della Società che questa nuova opera fosse pronta per l'apertura della linea fino a Prato, nella quale fin d'ora si lavora alacremente.

Tramways di Vicenza. — La Deputazione provinciale di Vicenza autorizzò il Comune di Lonigo ad un prestito di L. 50,000 a completamento della somma occorrente alla costruzione dell'argine stradale pel *tramway*, approvando eziandio il convegno con la Ditta concessionaria per l'attivazione del *tramway* stesso.

Nuovo ponte con tramway sulla Laguna di Venezia. — Nella seduta del 20 corr., il Consiglio provinciale di Venezia ebbe a trattare sul progetto relativo al nuovo ponte con *tramway* da Venezia alla terraferma, di cui si è parlato nel nostro numero precedente.

Dopo viva discussione, i consiglieri Deodati e Saccardo formularono d'accordo il seguente ordine del giorno, che venne adottato, per appello nominale, con voti 19 contro 16:

« Il Consiglio provinciale;

« Sentita la Relazione della Deputazione provinciale sopra l'argomento di una nuova via di comunicazione fra Venezia e la terraferma;

« Delibera di nominare nel proprio seno una Commissione di cinque membri, con incarico di studiare il detto argomento come cosa di massima, senza riguardo a determinato progetto, e di dare il proprio parere entro quattro mesi ».

Furono poi nominati a membri della Commissione i consiglieri Giustinian, Pellegrini, Saccardo, Minich e Mocenigo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A proposito del fatto riferito giorni sono, di un tratto della galleria del Gottardo, che già ha cagionato fortissime spese, in conseguenza della pressione che esercita la roccia inconsistente in quella località sulle murature di difesa, riferiamo dalla *Liberté* le seguenti nuove informazioni:

Questo rigonfiamento (della roccia), che aveva già necessitato, alla fine di maggio 1878, una spesa di fr. 800,000, si trova essere fra 2783 e 2831 metri, a partire dalla soglia settentrionale della galleria (verso Göschenen), e sarebbe il risultato di una doppia pressione verticale e laterale esercitata dalla massa nella direzione dell'asse del tunnel. In questa località essa ha circa 900 metri di spessore. La Direzione dei lavori del tunnel pose in opera i mezzi più energici per combattere questo sfondamento.

A tale scopo eresse delle impalcature, impiegando degli abeti di un diametro di 50 a 70 centimetri; ma la pressione della massa montagnosa era talmente forte, che queste impalcature furono schiacciate, oppure, se resistettero fino all'esecuzione della muratura della vòlta, questa fu a parecchie riprese sformata alcuni giorni dopo levate le impalcature.

Le chiavi della vòlta costrutte in granito, dello spessore di m. 1.50, erano ridotte in frantumi, come se fossero fatte in pietra molare; ed i piedritti, formati coi più duri materiali estratti dalla perforazione, e con uno spessore in muratura di m. 2.20, si sono sformati in modo che si dovette togliere la muratura per rifarla fino quattro volte nel corso di due anni.

Il corrispondente della *Liberté* aggiunge che, a quanto gli venne detto personalmente, le difficoltà sarebbero ora vinte, dopo che il sig. Kauffmann, ispettore del tunnel, si decise a ricorrere a mezzi più energici, cioè alla costruzione di piedritti dello spessore di m. 3 (invece di m. 2.20) ed all'impiego di forti chiavarde e ramponi di ferro, per unire il più solidamente possibile le diverse parti della muratura.

Ma devesi attendere ancora qualche tempo, prima di essere sicuri che la muratura, così rifatta, possa resistere per sempre alla pressione della massa che sopporta.

Leggesi poi nella *Gazz. Ticin.* del 21:

A quanto si annuncia ora, la festa per la perforazione del Gottardo per parte della Società Favre non sarà data in Altorfo, come erasi dapprima affermato, ma bensì in Airolo. Una gran festa, a cui parteciperanno in via officiale i delegati dei tre Stati interessati nell'impresa, non avrà luogo che all'epoca dell'apertura della linea. Invece, alla festa annunciata per questi giorni (probabilmente il 4 o 5 marzo prossimo) neppure il Consiglio federale si farà rappresentare officialmente; ma vi sarà però presente l'ispettore sig. Dapples.

La medaglia, coniata in argento ed in bronzo, che in

quest'occasione sarà distribuita agli operaj del tunnel, esce dalle officine di Ginevra, ed è lavorata elegantemente. Alla parte anteriore stanno gli scudi dei tre Stati di Germania, Svizzera ed Italia, colle parole: *Germania-Helvetia-Italia* (*) sotto gli scudi si legge il motto; *Viribus unitis*. Alla parte retro stanno le parole: *Agli operaj del tunnel del Gottardo*, in lingua tedesca ed italiana.

Ferrovia del Monte Ceneri. — Scrivono, in data 12 corrente, alla *Gazzetta Ticinese:*

Il tracciato della ferrovia Lugano-Giubiasco non è ancora sufficientemente conosciuto dai più; epperò stimiamo cosa utile di farne sapere, in brevi cenni, i dettagli.

Staccandosi dal piano della Stazione di Lugano, la linea ferroviaria entra nella trincea di Massagno per una tratta di circa 400 metri (**) onde incontrare la galleria dello stesso nome, lunga circa 817 metri, per poi sortire in Crespera. Di là sorpassa gli avvallamenti sotto Vezia, e va ad attraversare la cantonale a Cadempino, per passare una seconda volta la cantonale appena di dentro dell'Ostarietta e raggiungere il piano della Stazione di Taverne e l'Ostarietta. Di là, seguendo la sponda sinistra del Vedeggio, attraversa una terza volta la cantonale in vicinanza del ponte di Taverne, e fa il giro del corso del fiume, sempre mantenendosi alle falde della montagna ed attraversando una galleria di 65 metri, per riescire ad approssimarsi alla cantonale nel piano di Camignolo, passare di dietro della chiesa di Bironico e giungere alla Stazione di Bironico, sita ad 800 metri di dentro della frazione di Bricola ed a 200 metri fuori dell'imbocco sud della galleria del Monteceneri. La galleria del Monteceneri è lunga 1675 metri: per circa 1250 metri è in linea retta, poi ha una curva sufficientemente sviluppata sino all'imbocco nord.

Da questo punto la strada s'abbassa lungo il dorso del monte, superando le molteplici sinuosità, gli scogli ed i valloni, attraversando tre gallerie, una di 89, l'altra di 402 e l'ultima di 63 metri di lunghezza, passando di dietro del Comune di S. Antonino si prolunga sino al disotto delle case del Comune di Camorino., per principiare un'ardita curva in forma di S, che permette di attraversare la cantonale alla distanza di 270 metri dal ponte della Morobbia e di raccordarsi all'esistente ferrovia, non appena passata la Morobbia, e precisamente laddove esiste il fortino federale a circa 400 metri prima della Stazione di Giubiasco.

Da qui, mediante doppio binario, segue l'attuale tracciato della ferrovia sino alla Stazione di Bellinzona, che sarà verosimilmente la Stazione di cambio per le linee del Monteceneri, di Pino e di Locarno.

La linea Lugano-Giubiasco avrà una lunghezza totale di 25 chilom. e 400 metri, con sei gallerie della lunghezza complessiva di 3114 metri. Se si aggiunge il tratto Giubiasco-Bellinzona, che è di 3500 metri, si avrà una distanza totale tra Bellinzona e Lugano di 28 chilom. e 900 metri. Supponendo di viaggiare con una velocità inferiore della media comune di 30 chilom. all'ora, si potrà trasferirsi dall'una all'altra città in 57 minuti e 48 secondi, ossia in due ore, 52 minuti e 12 secondi meno di tempo che colle poste federali attuali.

— Secondo il rapporto mensile presentato dal Diparaimennto delle ferrovie al Consiglio federale, lo stato della costruzione del tunnel del Gottardo alla fine di gennaio era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in dicembre	Progresso ai due imbocchi in gennaio	Stato alla fine di dicembre	Stato alla fine di gennaio
Galleria di direzione . m.	149.6	176.8	14535	14711.8
Allargam. della stessa »	205.3	173.9	12970.2	13144.1
Cunetta dello strozzo . »	82.7	99.1	10652.1	10758.2
Strozzo . . . . . . »	206.3	116	9528.1	9744.1
Vôlta . . . . . . »	109.9	137.4	10713.3	10850.4
Piedritti . . . . . »	98.1	127	9028.2	9155.2
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	—	—	7972	7972

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti

	in più	in meno
Galleria di direzione . . . . . m.	—	188.2
Allargamento della stessa . . . . »	—	1005.9
Cunetta dello strozzo . . . . . . »	—	3141.8
Strozzo . . . . »	—	3258.9
Vôlta . . . . »	—	4794
Piedritti . . . . »	—	3664.8
Tunnel completo con canale e nicchie »	—	4688

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria, nella scorsa settimana, fu dal lato di Göschenen m. 28.90, dal lato di Airolo m. 18.70, in totale m. 47.60, cioè m. 6.80 in media giornaliera.

Restano da perforare soli m. 53.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di gennaio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 11,100 (nel mese corrispondente del 1879: 8,387), introito fr. 11,300 (fr. 8,760.35); merce trasportata tonn. 4275 (tonn. 2053), introito fr. 16,900 (fr. 8,499.05). Introito complessivo fr. 28,200 (fr. 17,259.40), ossia fr. 687.80 (fr. 420.96) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 10,900 (dic. 1879: 10,804), introito fr. 8,400 (fr. 7,990.95); merce trasportata tonn. 1905 (tonn. 1207), introito fr. 5100 (fr. 3571.75). Introito complessivo fr. 13,500 (fr. 11,562.70), ossia fr. 519.23 (fr. 444.72) in media per chilometro.

Movimento complessivo sulle due linee (67 chilom.). — Passeggieri trasportati 22,000 (1879: 19,191), introito fr. 19,700 (fr. 16,751.30); merce trasportata tonn. 6180 (tonn. 3260), introito fr. 22,000 (fr. 12,070.80). Introito eomplessivo fr. 41,700 (fr. 28,822.10), ossia fr. 622.39 (fr. 430.18) in media per chilomeаro.

Ferrovie francesi. — Il *Journal des travaux publics*, riferendo il testo della Convenzione pel riscatto parziale della Ferrovia d'Orléans, presentata alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici (come annunciammo nel precedente nostro numero), lo fa seguire dai cenni seguenti:

La Convenzione conchiusa tra il Governo e la Compagnia d'Orléans abbraccia una lunghezza di 1,557 chil. (di cui 1,538 in esercizio e 19 da costruire), e comprende:

1° Il riscatto definitivo da parte dello Stato di tutta la porzione della rete all'ovest della linea principale da Parigi a Bordeaux, per Orléans e Tours, compresa la rete della Sarthe, mediante un'annua rendita di 17,100,000 fr.; ma questa rendita dovendo essere portata in conto generale della garanzia, « lo *statu quo* trovasi mantenuto nelle condizioni finanziarie rispettive dello Stato e della Compagnia »;

2° La cessione alla Compagnia d'Orléans, a titolo di affitto temporario, di tutte le linee costruite o da costruire dallo Stato nel perimetro attualmente servito dai binarii della Compagnia all'est della grande linea da Parigi a Bordeaux;

3° La stipulazione, nel caso che il riscatto totale avesse luogo entro il termine di 15 anni, d'un prezzo di riscatto calcolato sui prodotti della rete durante l'esercizio 1879;

4° La riserva, da parte dello Stato, della regolazione delle tariffe sulle nuove linee prese in affitto dalla Compagnia d'Orléans.

Ora, dice il giornale francese, devesi vedere in tale Convenzione il principio del riscatto generale e prossimo delle ferrovie? E questo il preludio di una ingerenza nelle tariffe, alle quali finora le Compagnie non vollero rinunciare, in virtù dei diritti loro derivanti dai Capitolati d'oneri? Trattasi soltanto di una specie di avvertimento, di un appello

(*) E perchè dov'esser l'ultima l'Italia, dopo aver contribuito più degli altri alla spesa pel grande lavoro?

(La Red.)

(**) Se le nostre informazioni sono esatte, il tracciato della ferrovia all'imbocco sud della galleria di Massagno ha dovuto essere variato, in seguito all'alto strato di terreno melmoso che si rinvenne appunto nella località destinata allo scavo della trincea di Massagno, e quindi la galleria stessa dovette essere allungata, sopprimendosi così anche la pericolosa pendenza del 17 0/00 all'ingresso della Stazione di Lugano, che era primitivamente provista.

(*Nota della Gazz. Ticin.*).

alla saggezza delle Compagnie, come diceva il rapporto del sig. Wilson alla Sotto-Commissione delle ferrovie?

Noi crediamo che codesta Convenzione abbia una importanza più ristretta, un obbiettivo più modesto; e devesi sperare che il Parlamento adotterà tale contratto, il quale costituisce una transazione delle più eque tra i diritti delle parti ed i voti di un certo numero di deputati.

La Compagnia d'Orléans non perde alcuna linea essenziale alla sua rete, e la rete dello Stato avrà una estensione di 3,436 chil., non compresi 1,450 chil. circa di linee non concesse e situate nel nuovo perimetro di questa rete. Con tali misure, si assicura alla rete dello Stato l'omogeneità che le mancava, nello stesso tempo che nella Convenzione si stipulano disposizioni tendenti ad allontanare qualunque pericolo di concorrenza tra la rete dello Stato e quella della Compagnia d'Orléans.

Il Governo non può ch'esser lodato di aver temperato le esuberanze dei partigiani di un riscatto totale ed immediato; e la Camera vorrà sancire la transazione che l'è sottoposta, e che le permetterà, entro breve termine, di fermarsi ad una verità dimostrata, dall'esperienza, senza correr le avventure d'una deliberazione frettolosa.

Si annuncia però che la maggioranza della Commissione mantiene il suo *desideratum*, cioè il riscatto totale della rete d'Orléans; ma la Camera farà ragione al progetto del sig. Varroy, concepito con tanta saggezza, quanta moderazione.

Ferrovie della Svezia. — Nel discorso pronunziato dal re di Svezia e Norvegia in occasione dell'apertura del Stor-Thing norvegiano l'11 corrente, è detto per la parte ferroviaria:

« La parte incompiuta della linea occidentale ferroviaria di Smaalenene, tra Fredrikshald ed il confine, è stata terminata, ed ho avuto il piacere d'inaugurare in persona, durante l'anno passato, l'intera linea, nonchè la linea adiacente in Isvezia. Quanto agli importanti lavori ferroviarii che sono ancora in corso di esecuzione, lo Stor-Thing riceverà, a proposito dei medesimi, le comunicazioni e le informazioni necessarie ».

Ferrovie russe. — Il Governo russo ha nominata una Commissione di ingegneri militari e civili, coll'incarico di presentare nel più breve termine possibile un progetto di nuove linee ferroviarie lungo i confini austriaci, le quali si colleghino alla rete interna dell'Impero e soddisfino specialmente alle considerazioni strategiche della linea di confine.

Ferrovie rumene. — Il principe di Rumania ha sancito la Convenzione pel riscatto delle ferrovie rumene, approvata non ha guari dalle Camere, ed il cui primitivo rigetto aveva vivamente eccitato le suscettibilità della Germania.

Il decreto del principe venne pubblicato nel *Monitore rumano* del 10 corr. mese.

Ferrovie turche. — Da Costantinopoli, 15, scrivono alla *Gazzetta d'Italia*:

Tanti imbrogli dovrebbero ben consigliare, indurre anche la Sublime Porta a non essere pettegola. Ma no! vuol essere disgustosa in tutto e per tutto, anco se non vi guadagna un liardo. La Compagnia delle *Strade ferrate della Turchia d'Europa* aveva annunziato la trasformazione del suo nome in Compagnia delle *Ferrovie orientali*. Non v'era ombra di male. Anzi la trasformazione era foriera di grandi lavori, che si avevano in vista. Il Governo ottomano, per fare una picca al barone Hirsch (che s'era rifiutato per qualche settimana a non più trasportare impiegati ed effetti ottomani, se non contro immediato pagamento), rifiuta di riconoscere quella nuova denominazione!....

Ferrovie spagnuole. — Scrivono da Madrid, 13, alla *Gazzetta d'Italia*:

Per alcuni giorni, sulle questioni politiche ha primeggiato una questione finanziaria: la concessione della ferrovia del nord-ovest della Spagna, la quale deve allacciare all'Europa dei *touristes* un paese dei più pittoreschi, a quanto ne dicono i viaggiatori, che hanno avuto il coraggio e la pazienza di percorrerlo in carrozza. Si dice infatti che la Galizia è la Svizzera della Spagna, come l'Andalusia ne è l'Italia. Ora in cotesto paese, abbandonato per lungo tempo, non si può penetrare altro che in diligenza; e per di più, su stradaccie che traversano alture quasi inaccessibili, le cime dei Pajarès, dove le nevi, d'inverno, intercettano le comunicazioni per intere settimane. Già da una ventina d'anni la concessione d'una ferrovia traverso a quel paese era stata fatta ad una Società, le cui condizioni finanziarie erano inferiori all'importanza dell'impresa. I concessionarii non poterono coi loro mezzi costruire altro che una parte della linea che avevano assunto: contrassero imprestiti, che servirono solamente ad aumentare i loro imbarazzi. Dovettero fermarsi, e il Governo rescisse il contratto di concessione. Lo Stato allora dovette continuare i lavori in regìa per conto suo proprio. In questi giorni ha avuto luogo un concorso, il quale si è chiuso con l'aggiudicazione delle linee del nord-ovest al signor Donon, rappresentante d'un gruppo di Società francesi riunite alla Società del Nord della Spagna.

La questione era complicatissima; troppo importanti erano gli interessi in azione, perchè il pubblico e la stampa non se ne preoccupassero. Difatti, al momento del concorso, due sole proposte si trovavano a fronte: quella del signor Donon, e quella del marchese de Campos. Il signor de Campos è Spagnuolo, audace nelle sue intraprese, e abbastanza simpatico ad una gran parte della Camera e del paese. Il signor Donon invece non era conosciuto in Spagna, dove non aveva mai fatto affari, e perciò si è trovato solo nella lotta, avendo contro di sè quasi tutta la stampa; ma dispone di capitali considerevoli, ed oltre a ciò è ben appoggiato a Corte da relazioni potentissime, e questo era bastevole per assicurargli il trionfo.

Ecco un bell'esordio pel sig. Donon, il quale non viene qui a fabbricare castelli in aria, ma una buona ferrovia, che sarà un buonissimo affare per la Società da lui rappresentata.

— Lo *Standard* ha da Madrid, 16:

L'assalto dato dai briganti al treno dell'Andalusia fu preceduto dal fatto, che 18 uomini armati penetrarono la notte di sabato decorso nella villa della vedova del generale Prim, e la saccheggiarono. Poi si recarono al casotto di una guardia, ed obbligarono questa, con minacce, a fare dei segnali di pericolo al treno, che doveva giungere dopo mezzanotte dall'Andalusia, diretto ad Alcazar. I briganti tolsero due rotaie dalla linea, e ciò fece fermare la macchina con un urto, che svegliò i passeggieri e ruppe i vetri dei vagoni. Fra le tenebre, e mentre pioveva dirottamente, i passeggieri udirono i briganti gridare « Alto » e far fuoco, prima ancora di impadronirsi del vagone, che conteneva 1600 lire appartenenti alla Società ferroviaria. Nel treno trovavasi un luogotenente e cinque gendarmi, i quali scesi a terra impegnarono coi briganti una lotta disperata, in cui rimasero feriti un gendarme e un passeggero. Il maresciallo Serrano ed i suoi aiutanti di campo contribuirono valorosamente a metter in fuga i briganti, che non poterono neppure impadronirsi dell'agognato bottino. Il treno trasportava 250 passeggieri, dei quali fu grandissimo lo spavento, tanto più che da Alcazar non giunse un treno di soccorso con molti gendarmi che dopo parecchie ore.

— Telegrammi recenti da Madrid annunciano l'arresto di parecchi dei detti malandrini, compresi due capi.

Notizie Diverse

Strade comunali obbligatorie. — Scrivono da Roma alla *Nazione*:

In questi giorni furono pubblicate, a cura del Ministero dei lavori pubblici, la XIV e XV ripartizione dei sussidii per costruzione di strade comunali obbligatorie.

In esse sono compresi 729 Comuni, 682 strade, che sviluppano 2408 chilometri, e importano 33,628,730, lire con un concorso governativo di L. 8,399,900.

Così la rete delle strade suindicate si estende a 3941 Comuni per 3700 strade, sviluppanti 116,000 chilom., del

valore complessivo di 188 milioni di lire, nei quali il concorso governativo ascende a 46 milioni.

A tutto il 1879, si erano ultimate 500 strade per 2200 chilom. e 23 milioni di spesa. Si lavorava in 3100 Comuni su 2900 strade per 12,500 chilom., nelle quali si erano erogati 82 milioni.

Costruzioni marittime. — Nella seduta del 21 corrente alla Camera dei deputati, discutendosi il bilancio di prima previsione pel 1880. il Ministro della marina, Acton, disse che il sacrifizio finanziario del paese per le grandi costruzioni marittime sarà compensato Il paese può esser fiero del *Duilio*, e può considerarsi come una vittoria navale lo splendido risultato di quella e delle altre formidabili nostre navi.

L'on. Ministro disse che la nave da guerra deve essere considerata come elemento di un complesso di forze, destinate ad agire insieme. Sotto questo punto di vista, egli considera il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia* ed il *Lepanto*.

La marina ha però bisogno di barche torpediniere, le quali sono necessarie quanto le grandi navi, come ci dimostrò l'esperienza anche dell'ultima guerra turco-russa. La Francia ne ha molte.

Il Ministro svolse alcune considerazioni tecniche sulle torpediniere, e disse che una potente flotta non può avere per difesa che navi grosse e grossi cannoni.

Non proporrà aumenti nel bilancio, parendogli sufficienti quelli stanziati o autorizzati con leggi speciali.

Dichiarò che fra breve presenterà un progetto sul riordinamento degli Arsenali. Bisogna risolvere il problema dei bacini

Il Ministro rispose poi a qualche osservazione degli onorevoli Sanguinetti e Pierantoni, dicendo che gl' inconvenienti lamentati circa le Scuole di marina cesseranno colla istituzione dell'Accademia unica di Livorno.

Il Ministro dichiarò però non doversi deplorare la spesa per le scuole, imperocchè senza scienza non si può aspirare ad acquistare gloria per la patria (*applausi*).

Egli aggiunse che anche dalla battaglia di Lissa l'Italia è uscita con gloria, perchè i marinaj italiani vi hanno mostrato tempra d'acciaio ed abnegazione per la patria (*applausi*).

Alle nobili parole dell'on. Ministro in lode della nostra marina fece eco le Camera, approvando all'unanimità, il seguente ordine del giorno:

« La Camera, soddisfatta del successo ottenuto nella costruzione del *Duilio*, nella fiducia che con esso la bandiera nazionale sventolerà gloriosa a tutela della patria, esprime la gratitudine del Parlamento ai valorosi che lo idearono e lo eseguirono ».

Bonificamento dell'Agro romano — Grazie agli accordi passati tra il Ministero di agricoltura e commercio e il principe Aldobrandini, stanno per incominciarsi sulla riva del mare, presso gli stagni d'Ostia, alcune interessanti esperienze. Sopra terreni appartenenti all'anzidetto principe si inizieranno piantagioni di pini, al fine di impedire l'invasione delle sabbie marine e l'effetto dei venti, appunto come, per cura del celebre Prèmontier, fu fatto sulle dune della Guascogna. Giovedì (19) si recava colà il comm. Siemoni, ispettore superiore delle foreste, per stabilire l'ordine dei lavori.

Canale Villoresi. — La Deputazione provinciale di Milano, nella seduta del 16 gennaio p. p., prese in esame una proposta degli eredi Villoresi per l'attuazione del Canale da derivarsi dal Ticino.

Con questa proposta verrebbe eseguita per ora una prima parte del progetto, e cioè la tratta dall'Incile sino al torrente Bozzente, colla quale si irrigherebbe la zona di terreno limitata a tramontana dal Canale principale sino a Parabiago, indi dalla ferrovia Gallarate-Milano, ed a mezzodì dal Naviglio Grande. La zona ha una superficie di circa 33,000 ettari, e comprende 67 Comuni censuarii. Per l'attuazione di questa prima tratta di Canale i concessionarii presentarono un contratto d'appalto stipulato col sig. Isola di Novara, nel quale, a differenza di quanto dispone il Capitolato già votato dal Consiglio provinciale, si domanda alla Provincia una sovvenzione durante i lavori

L'onorevole Deputazione provinciale accettò in massima la proposta dei concessionarii, ma non approvò il contratto Isola, perchè di troppo si allontana dal Capitolato già votato dal Consiglio. La Deputazione però, nella sua deliberazione, si riservò di prendere in esame quelle ulteriori proposte dei concessionarii, che si confromassero o s'allontanassero il meno possibile dal detto Capitolato.

Vivissimo è il desiderio di vedere attuata questa opera, manifestato dai proprietarii dei Comuni che verrebbero bonificati col nuovo Canale. Questo desiderio è espresso con vivi colori in un'istanza di 65 Giunte comunali, rassegnata al rappresentante la Provincia da una Commissione composta di Sindaci e dei presidenti del Comizio Agrario di Milano e di quello di Monza, Commissione presentata dall'egregio cav. Venini Giovanni, presidente del Consorzio.

L'egregio consigliere delegato Guala, ricevendo l'istanza, assicurò la Commissione che la Deputazione provinciale, non solo non porrà ostacoli all'attuazione dell'opera, ma cercherà di coadiuvarla.

L'Ingegnere-capo della provincia di Roma — La sera del 20 corr. il Consiglio provinciale di Roma procedette alla nomina del suo Ingegnere-capo, in surrogazione del defunto ingegnere Gabet. È riuscito eletto con 35 voti l'ingegnere Ortis, che era il primo presentato nella terna proposta da apposita Commissione. Riportarono quindi 15 voti l'ing. Cecchini e 9 l'ing. Waldis. Alla seduta erano presenti 55 consiglieri.

L'ing. Giuseppe Ortis è di Perugia, ed ha 62 anni. È uscito dalla Scuola degli ingegneri di Roma nel 1843.

Nel 1870, costituita la nuova provincia romana, l'Ortis rimase a Civitavecchia come ingegnere di circondario. Nel 1875, per il servizio tecnico, la detta provincia fu divisa in tre riparti. L'Ortis fu mandato a dirigere quello di Frosinone, dov'è rimasto finora.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 18 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 16 corr.). l'istituto di credito agrario, eretto in Roma dalla Banca generale, col titolo di *Credito Agrario della Banca generale di Roma* e col fondo di L. 750,000, è autorizzato, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto dell'11 detto mese (*Gazz.* del 18), il capitale della Società cooperativa di credito sedente in Siena, col titolo di *Banca popolare Senese*, è fissato in lire 400,000, diviso in 10,000 azioni da L. 40 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima sedente in Casale Monferrato, col titolo di *Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato*, col capitale nominale di 2 milioni di lire, diviso in 20,000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 1.o gennaio 1873.

Concessione di miniere — La *Gazz. Uff.* dell'11 corr. annuncia che, con decreto del 7 ottobre 1879, il Ministro di agricoltura industria e commercio ha revocato la concessione della miniera di rame detta *Boites et Chavanne* posta nel Comune di La Thuile, circondario di Aosta, provincia di Torino, già posseduta dalla Società *L'Esploratrice*, e poscia venuta in proprietà dei signori Augusto e Alfredo fratelli Mancardi.

— Con altro decreto della stessa data, il Ministro medesimo ha revocato la concessione della miniera di rame detta *Escloscur Grosson*, posta nel Comune di Cogne, circondario di Aosta, provincia di Torino, già posseduta dalla suddetta Società *L'Esploratrice*, e poscia venuta in proprietà dei nominati fratelli Mancardi.

— Con R. Decreto del 18 gennaio p. p. è stato concesso ai signori barone Pietro Mazziotti, barone Matteo Mazziotti, Diomira De Blasiis Mazziotti, Antonio Pastorelly e Clementina Sodano, vedova Vinciprova, la miniera di Manganese detta *Costa*, posta nel Comune di Framura (in provincia di Genova).

Il piombo e la ghisa in America. — L'*Iron Age* stima tra 85 e 90,000 tonn. il prodotto del piombo negli Stati Uniti nel 1877, ed è questo un bel contingente, giacchè nel 1877 questo prodotto non fu giudicato per tutto il mondo che di 394,000 tonnellate. Quel giornale ci dice nulla del prodotto del minerale di ferro; ma, secondo il signor Swank, segretario dell'Istituto del ferro e dell'acciaio, porta il prodotto della ghisa a 2,800,000 tonn. lorde, ciò che dà 300,000 tonn. di più dell'anno precedente e rispetto alle cifre del 1873. Bisogna aggiungere 275,000 tonn. importate, cioè in tutto più di 3,000,000 di tonnellate impiegate durante l'anno scorso; e, per quanto sia considerevole questa quantità, essa non ha punto corrisposto in questi ultimi tempi ai bisogni dei consumatori, e ne è seguito un rialzo notevolissimo nel prezzo della tonnellata.

Canale di Panama. — Un telegramma da Nuova York annunzia che gli ingegneri incaricati da Lesseps per gli studii sul canale di Panama pronunziaronsi in favore del canale a livello. Questo costerebbe 843 milioni di lire, e si compirebbe in otto anni. Lesseps diramerà una circolare agli Americani perchè si sottoscrivano per una metà della spesa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei lavori ferroviarii non si ebbe, nella scorsa settimana, movimento di grande importanza, per quanto la fermezza dei corsi non sia stata mai smentita. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono sul 417 circa; le Obbligazioni fermissime sul 291.50; i Boni sul 591.50 al 592. Le Sarde, della serie A, si tennero sul 301 a 301.50; quelle della serie B, sul 297.50 al 298; le nuove, sul 280.

Le Azioni delle Ferrovie Romane negoziate a 150.50.

L'Alta Italia, pel ribasso di Parigi, cadute da 292.50 a 291.50; le Pontebbane senza affari a 453.

A Parigi, le Lombarde fiacche da 197 a 193, poi a 196; le Obbligazioni relative a 257 e 260; le Vittorio Emanuele a 276 e 277; le Ferrovie Romane a 134 a 132; le Obbligazioni a 230 circa.

CONVOCAZIONI

Lanificio Rossi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 marzo p. v. in Milano (sede sociale, via Mercato, 3), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori del bilancio 1879, per approvazione di questo bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1880.

PAGAMENTI e VERSAMENTI.

Società Ligure-Lombarda per la raffinazione degli zuccheri. — Dal 3 marzo p. v. si pagherà agli azionisti L. 90 per azione come dividendo del 1879. Dal 1° al 3 detto si effettuerà il versamento del 4.o, 5.o, 6.o e 7.o decimo in L. 100 per azione; e dal 1.o al 3 aprile successivo il versamento dell'8.o, 9.o e 10.o decimo in L. 75 per azione. Pagamenti e versamenti in Genova, presso la sede sociale, in Milano, presso il sig. Carlo Erba; in Roma, presso il sig. Aless. Centurini.

Avvisi d'Asta

Il 1° marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Rovigo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di difesa frontale dell'argine sinistro del Po di Venezia nella località Tiepolo-Rotta Pioppa, in Comune di Loreo, della lunghezza di m. 587, in diminuzione dell'importo di L. 97,954.18, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Tirolle e relative strade d'accesso, lungo la strada nazionale Cassia, in diminuzione dell'importo di L. 120,000.29, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 13,650 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale da Paternopoli verso Acerno, compreso fra Paternopoli e Castelfranci, della lunghezza di m. 7781.53, in diminuzione dell'importo di L. 112,040.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Bardi, in Comune di Bettola, del presunto importo di L. 110,500.51. Deposito interinale lire 600; cauzione definitiva lire 1200 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, dalla nazionale delle Puglie dopo Aziano alla provinciale di Melfi, compreso fra la Cappella Calvario Vignale ed il torrente Calaggio, della lunghezza di m. 16,156.63, in diminuzione dell'importo di L. 132,344.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Lodi, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Lambro, nonchè di strade d'accesso ed altri edificii relativi, per il complessivo importo di L. 77,752.31. Deposito L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da presso Caselle in Pittari allo Scario, compreso fra la Sella Rotondella e la Sella di Via Coverta, della lunghezza di m. 6017, in diminuzione dell'importo di L. 113,001.92, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale di Matera, compreso tra il ponte Oliveto ed il Toppo di Laviano, della lunghezza di m. 22,612, per la presunta annua somma di L. 8620. Manutenzione dal 1° aprile p. v. a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Udine, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del 4° tronco della strada nazionale Callalta, compreso fra S. Giorgio di Nogaro e il Confine austro-ungarico verso Visco, della lunghezza di m. 15,098, per la presunta annua somma di L. 5440. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del tronco stradale compreso fra la Stazione ferroviaria di Contursi ed il ponte Acqua Nerolella, della lunghezza di m. 14,719.84, per la presunta annua somma di L. 5240. Manutenzione dal 1° aprile p. v. a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Santa Lucia del Cicolano alla nazionale dell'Umbria per Villagrande ed il viottolo campestre per San Vito, della lunghezza di m. 11,048.14, per la presunta somma di L. 128,630. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla traversa di Platì a Bagaladi, compreso tra la fiumarella Ettore alle Cambarie e la Sella Cerasia, della lunghezza di m. 16,437, in diminuzione dell'importo di lire 208,610.09, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale del Palau, cioè dalla Marina del Palau al Ponte sul Rio *La Carruca*, in diminuzione dell'annuo canone di L. 7840, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilogr. 25,200 ottone in lamiera mezzana, pel complessivo importo di L. 75,600. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 7600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno (4), presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada nazionale compreso tra la Stazione ferroviaria di Buccino e la Gaveta del Gange, della lunghezza di m. 16,842.71, per la presunta annua somma di L. 9880. Manutenzione dal 1° aprile p. v. a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 300,000 di ghisa da getti diversi, per la complessiva somma di L. 45,000. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale lire 4500 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei fabbricati per le macchine idrovore, apertura dei canali di scolo, e sistemazione di un tronco d'argine pel definitivo bonificamento della zona chiusa fra i canali Vetere ed Acquachiara nella bonifica di Fondi e Monte S. Biagio, per il presunto importo di L. 71,992. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7000 in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1880.

(Cont., vedi numero precedente).

Richard L. ing. capo 4ª div. manut. e lavori, Verona, lire 6; Benedetto dott. Fuà, capo sez. princ. id. 4; Clementi Aurelio, capo sez. id. 2; Pasini nob. dott. Pietro, id. id. 3; Bottari Fulvio, id. id. 2; Viola Antonio, capo riparto, id. 2; Brandani Alberto, id. id. 1.50; Prevotis Giuseppe, contabile id. 1.50; Battarini Adolfo, id. id. 1.50; Alessi Bartolomeo, id.id. 1.50; Moratti Francesco, id. id. 1.50; Mantovani Ettore; id.id. 1; Neri Antonio, ing., id. 1.50; Secco Bicchimero, cont. id. 0.50; Carnelutti ing. Giuseppe, capo sez. Udine, id. 2.50, Clementi ing. Lodovico, capo rip. id. 2; Bongiomi ing. Tito, id. id. 1; Neri ing. Giuseppe, id. id. 1.

Querena ing. Giuseppe, capo sez. Treviso, id. 2; Damiani ing. Bernardo, capo rip. Pordenone, id. 1; Bucchia ing. Pietro, id. Conegliano, id. 1; Maffoni ing. Ferdinando, id. Treviso, id. 1; Pastori ing. Lorenzo, capo sez. Venezia, id. 2.25; Coda Carlo, capo rip. id. 1.05; Zannini Achille, applicato, id. 0.75: Durer Bacchetti Alberto, capo riparto Padova, id. 1.50; Porto Napoleone, id. Vicenza, id. 1.50; Galli Salvatore, appl. Venezia, id. 0.75; Artini ing. Luigi, capo sez. Rovigo, id. 2; Grimani ing. Antonio, capo rip Padova, id. 1.50; Gulli ing. Telemaco, id. Bologna, id. 1.50; Pasquali ing. Albino, idem, Ferrara id. 1.50; Castrin ing. Pietro, id. Rovigo id. 1.50; Siron ing. Luigi, capo sez. Verona, id. 1.50; Dotti ing. Giovanni, capo rip. id. 1; Monti ing. Francesco, id. id. 1; Boldrini Teodoro, appl.o, id. 0.50; Sartorelli Luigi, id. id. 0.50; Barinetti ing. Leon Luigi, capo sez. Brescia, id. 3; Rosmini ing. Francesco, capo rip. id. 2; Quartero ing. Angelo, id. id. 2; Gibellini ing. Indovinato, id. id. 2; Banivichi Gio. Batta, cont. id. 1; N. N. appl. id. 0.50; Crotti ing. Francesco, capo sez. Bergamo, id. 2; Cosmacini G. Batta, ing. capo riparto, id. 1.50; Levi Perfetto, id. id. 1.50; Piazzoli Achille, id. id. 1.50; Ferettini Cesare, appl. id. 1; Attilio rag. Arpesani, id. id. 0.50; Poli ing. Carlo, capo sez. Treviglio, id. 2; Suardi ing. Achille, capo rip. id. 1.50; Boschetti ing. Ermanno, id. Crema, id. 1.50.

Cami Ariodante, appl. Treviglio, id. 1; Borchetta ing. Giuseppe, capo sez. Mantova, id. 2.50; Callalto ing. Francesco, capo rip. id. 1; Dallamano ing. Attilio, id. id. 1; Della Bona Vittorio, appl. id. 0.50; Faccioli ing. Antonio, capo sez. Modena, id. 3; Faccioli ing. Pio, capo rip. id. 2; Bianconi ing. Giovanni, id. id. 1.50; Baldini Pio, appl. id. 1; Boscaro ing. Francesco, capo sez. Rovigo, id. 2; Vaja Paolo, capo rip. id. 1; Tedeschi ing. Clemente, id. id. 1; Suetta ing. Costantino, id. Lognago, id. 1; Alessandrini Andrea, ing. espropr. Udine id. 4.30; Orettici Giuseppe, ing. assist. id. 1.35; Sportelli Giuseppe, appl. id. 0.85; Albonetti Francesco, sorvegl. id. 1; Gaio Gio. Maria, capo sez. id. 3; Mosca Carlo, capo rip., id. 2; Steffenini Francesco, id. id. 2; Heimann Guglielmo, capo sez. id. 3; Crescentini Alessandro, capo rip. id. 1.50; Crespi Tito, id.id. 1.50; Borizzi Pasquale, capo rip. Chiusaforte id. 2; Valentini Lucio Emilio, id. id. 2; Testa Armando, disegn. id. 1; Pesamosca Giorgio, appl. id. 1; Bagattrini Giovanni, sorv. id. 1; Cantoni Enrico, id. id. 1; Braidotti Vittorio, portiere id. 0.50; Rebuffo ing. Vincenzo, capo sez.e Pontebba, id. 5; Marchini ing. Stefano, capo rip. id. 2; Casasco ing. Ferdinando, id.id. 2; Mora Giovanni, appl. disegn. id. 1; Peressini Antonio, sorvegliante, id. 1.

Tornaghi Pietro, capo staz. Abbiategrasso id. 0.50; Savio Giuseppe, imp. id. 0.50; Bianchi Abele, capo staz. Acquanegra id. 1; Merlini Francesco, id. Arcore id. 1; Cantini Giovanni, id. Arona id. 1.50; Roncoroni Carlo, s. capo staz. id. 1; Duchi Giovanni, impieg. id. 0.50; Baronio Giuseppe, id.id. 0.50; Guerra Domenico, capo staz. Asigliano id. 1; Dell'Era Pietro, impieg. id. 0.50; Borra Angelo, capo staz. Bagnolo id. 1; Piantanida Biagio, id. Balzola, id. 1; Maffeo Pietro, guardia eccentr. id. 0.50; Demichelis Luigi, manov. id. 0.50; Spera Giuseppe, capo staz. Belgiojoso id. 0.50; Enria Giovanni, id. Biella id. 2; Michieli Marino, id. B.o Lavezzaro id. 3; Tarchetti Luigi, assistente id. 0.50; Novelli Giuseppe, capo staz. Olevano, id. 1.50; Cortese Giuseppe, id. Borgomanero, id. 1; Mapelli Cesare, imp.o id. 0.50; Castelazzi Pio, capo staz. B.o S. Martino id. 1; Doria Carlo, id. Brandizzo, id. 0.50; Turco Rocco, guardia eccentrica id. 0.25; Berra Luigi, id. id. 0.25; Ambrosetti Gaetano, assist. id. 0.25; Rosatti Giovanni, manovale, id. 0.25; Bedogni Filippo, capo staz. Calcababbio, id. 1; Ferrari Agradi Angelo, id. Calolzio, id. 1; Bernasconi Pietro, id. Camnago, id. 2; Borgazzi Rinaldo, id. Momo, id. 1; Guicciardi Luigi, id. Bressana, id. 1; Ghelfi Giuseppe, id. Arena Po, id. 1; Tartaglia Cesare, imp. id. 1; Brambilla Angelo, guardia eccentrica, id. 0.50.

Bussolini Pietro, guardia eccen. Arena Po, lire 0.50; Car-

dini Giuseppe, id. id. 0.50; Zanetti Giuseppe, capo staz. Candia Canavese, id. 0.50; Carossino Stefano, id. Cantù id. 1; Sperati Gaetano, assist. id. 0.70; Bosaglia Giovanni, g.a eccen., id. 0.50; Bianchi Antonio, manov. id. 0.50; Lamini Antonio, capo staz. Carimate, id. 1.50; Lietti Angelo, g.a eccen. idem 0.50; Oytana Giuseppe, capo staz. Casale, id. 1; Mazzacurati Benedetto, id. Casalpusterlengo, id. 0.50; Carena Guglielmo, imp. id. 0.50; Fumagalli Giuseppe, capo staz. Castelalfero, id. 1; Torreri Diomede, assist. id. 0.50; Brignolo Giovanni, g.a eccen. 0.50; Amaratone Vincenzo, manov. id. 0.30; Pontacolone Gabriele, g.a eccen. id. 0.30; Ferrari Carlo, capo staz. Cavamanara id. 1; Moroni Lorenzo, id. Cavatigozzi, id. 1; Nicolini Antonio, id. Cernusco, id. 1.50; Draghi Massimo, id. Certosa, id. 2; Centanni Antonio, id. S. Zeno Folzano, id. 1; Rampoldi Pompeo, delegato Chiasso, id. 3; Pecorara Ettore, capo staz. Codogno, id. 2; Brutti Leonida, s. capo staz. id. 2; Bizzi Achille, gestore id. 2; De Bosio Giovanni, capo staz. Como id. 1.50; Balzaretti Vincenzo, imp. id. 0.75; Carabelli Giuseppe, gestore id. 1; Della Torre Guglielmo, imp. id. 0.60; Brioschi Pietro, id.id. 0.50; Sesia Francesco, capo staz. Corsico id. 1; Calcaterra Giuseppe, id. id. 1; Bonetti Enrico, id. Cucciago id. 1; Moja Francesco, id. Desio id. 2.

Priola Michele, capo staz. Ferrera id. 1.20; Albertini Francesco, imp. Gallarate id. 2; Portalupi Emilio, capo staz. Giarole id. 1; Lolla Giuseppe, assis. id. 0.60; Gnaschi Bartolomeo, capo staz. Gozzano id. 2; Maridali Filippo, imp. id. 1; Casaleggio Giuseppe, capo staz. Varallo Pombia, id. 1.50; Arimondi Francesco, id. Ivrea, id. 1.50; Gola Francesco, gestore id. 1; Bonacina Carlo, id.id. 1; Gonella Michele, imp. id. 0.50; Ternengo Giovanni, id. id. 0.50; De Carli Enrico, id.id. 0.50; Tamalazzi G. id.id. 0.50, Fruttero Giuseppe, id.id. 0.50; Pettinelli Gaetano, capo staz. Lecco id. 1; Ronchi Luigi, gestore id. 0.50; Pettinelli Luigi, imp. id. 0.50; Moresini Edoardo, id. id. 0.25; Corti Giuseppe, guarda mag. id. 0.25; Manali Giovanni, id. id. 0.25; Giovanelli Vespasiano, capo staz. Legnano, id. 1; Ferreri Francesco, id. Livorno V. id. 2; Baiardini Carlo, assis. id. 0.50; Malagutti Luigi, imp. id. 0.50; Sartori Francesco, capo squadra id. 0.50; Gallina Roberto, assis. id. 0.50; Pinaroli Pietro, capo staz. Locate id. 2; Bignami Cipriano, id. Lodi id. 1.50; Orlandi Carlo, id. Manorbio id. 2; Molloni Silvio, id. Mede id. 1; Signorelli Giovanni, imp. id. 0.50; Montano Gabriele, id. id. 0.50; Pellegrini Carlo, capo staz. Melegnano id. 1; Cinquanta Giacomo, imp. id. 0.50.

Orini Francesco, imp. Melegnano, lire 0.50; Cucchi Antonio, id. id. 0.50; Marcozzi Luigi, id. id. 1; Cacciabue Bartolomeo, assis. id. 0.50; Barotti Angelo, id. id. 0.50; Ravello Luigi, capo staz. Milano P.a T.e id. 5; Monti Roberto, s. capo id. id. 1; Negri Luigi, imp. id. 0.75; Siepi Antonio, gestore id. 2; Castelli Giuseppe, capo staz. Montanaro, id. 1; Agnesina Alessandro, id. Moncalvo, id. 1; Scotti Antonio, id. Monza id. 1; Bogani Enrico, s. capo id. id. 1; Bosi Giovanni, gestore id. 0.50; Turrini Gustavo, imp. id. 0.50; Zannini Luigi, id. 0.50; Vivaldi Oreste, id. id. 0.50; Briarava Gerolamo, id. Lecco id. 1; Ghidini Francesco, id. Monza, id. 0.50; Belluschi Pietro, capo staz. Mortara, id. 2; Moreschi Federico, s. capo id.id. 1; Tosè Cesare, gestore id. 1; Mazzini Edoardo, id. id. 1; Pessina Attilio, imp. id. 1; Sacchi Angelo, id. id. 1; Spagna Attilio, id.id. 1; Bornaghi Giovanni, id.id. 1; Seves Arcangelo, id.id. 1; Roncaglione Carlo, id. id. 1; Manenti Tommaso, id. id. 1; Carpeggiani Gilardo, reggente Motta S. Damiano, id. 0.50; Redaelli Carlo, capo staz. Musocco, id. 0.50; Prato Cesare, id. Novara id. 2; Cordara Luigi, s. capo id. id. 1; Piasso Luigi, gestore id. 1.

Mapelli Antonio, gestore Novara lire 1; Spattini Giuseppe, imp., id. 0.50; Beretta Gabriele, id. id. 1; Rossi Francesco, id. id. 0.50; Gorra Antonio, id. id. 0.50; Marcet Luigi, id.id. 1; Gaidano Carlo, id.id. 1; Bocaso Giuseppe, id. id. 1; Rossi Adolfo, id. id. 1; Bottini Annibale, id.id. 0.50; Sesia Andrea, id. id. 1; Bergonzoli Francesco, id. id. 0.50; Cerè Pietro, id. id. 0.50; Inglese Roberto, id. id. 1; Cantamessa G. Batta, id. id. 1.

Totale delle suddette Obblazioni	L. 290.25
Id. pubblicate nei precedenti tre numeri .	» 593.00
	L. 883.25

(Continua).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *febbraio* 1880.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	309,982.35	214.37
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	377,277.40	260.91
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 67,295.05	— 46.54
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	2,012,273.70	1,391 61
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	2,043,953.20	1,413.52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 31,679.50	— 21.91
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	183,282.18	157.05
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	157,317.75	136.21
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 25,964.43	+ 20.84
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,163.00	911,743.95	783.96
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.36	824,346.35	715.98
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,64	+ 87,397.60	+ 67.98

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	23,171,08	9,970.54	6,585.00
Piccola Velocità	5,461,81	278.42	2,893.09
Totali . . .	28,632.89	10,248.96	9,478.09

Strade Ferrate Romane

49ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *dicembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	460,023.70	14,269.45
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	457,465.18	14,395.61
Differenza (in più . . .	24	2,558.52	—
Differenza (in meno . . .	—	—	126.16
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 10.bre 1879 .	1,674	26,257,579.87	16,691.60
Periodo corr. 1878	1,657	24,547,263.23	15,764.46
Aumento	17	1,710,316.64	927.14
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.51
Bagagli e cani.	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V. ..	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V. ..	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi.	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.51	»	101,528.68	123,297.19

ANNUNZI.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di Amministrazione previene i portatori di Azioni della Società che, in adempimento delle deliberazioni prese dall'Assemblea generale ordinaria, tenuta il 12 del corrente mese, il dividendo di L. 21 per Azione per l'esercizio 1879 sarà pagato contro il ritiro della Cedola n. 28 a cominciare dal 20 febbraio corrente:

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 21 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Il dividendo dello stesso esercizio assegnato alle Cedole di fondazione sarà pure pagato a cominciare dal 20 corrente:

in *Firenze*, presso la Sede della Società.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 13 *febbraio* 1880.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie des Bords du Rhin, de la Russi, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. — **Prix: 2 francs.**

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di legna per la 1.ª e 2.ª Sezione.

La Società delle Ferrovie Romane, essendo venuta nella determinazione di aprire un'asta per l'approvvigionamento di metri cubi ottomila (8,000) legna da ardere di Leccio, Quercia e Cerro per uso delle Locomotive, di cui metri cubi 4000 per la 1ª e metri cubi 4000 per la 2ª Sezione, apre una gara a schede segrete fra coloro che intendessero concorrere a questa fornitura,

Il Capitolato contenente tutte le condizioni che devono regolare questo accollo, trovasi visibile alla Direzione Generale in Firenze Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nelle principali Stazioni di queste Ferrovie.

Le offerte potranno essere fatte tanto per l'intiera quantità, quanto per lotti di almeno 1000 metri cubi e dovranno pervenire suggellate alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 1° marzo p. v.

Sulla busta, contenente l'offerta, dovrà esservi l'indicazione: *Offerta Legna da ardere.*

Saranno ritenute per nulle quelle offerte che conterranno condizioni diverse da quelle descritte nel relativo Capitolato.

L'Amministrazione però intende rimanere perfettamente libera nella scelta delle offerte e si riserva il diritto di non accettarne alcuna qualora non le riconosca di sua convenienza.

La concessione definitiva di questa fornitura sarà subordinata alla sanzione governativa.

Firenze, *li* 16 *febbraio* 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società nei suoi uffici in Roma, via Due Macelli, n. 79, piano 1°, pel giorno 31 marzo prossimo venturo, alle ore 12 meridiane.

Ordine del giorno:

1°. Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Relazione dei sindaci revisori dei conti.
3° Presentazione ed approvazione dei conti dell'esercizio 1879.
4° Nomina di 3 amministratori in rimpiazzo di altrettanti uscenti d'ufficio.
5° Nomina dei sindaci e supplenti per la revisione del bilancio 1880.

Il deposito dei certificati delle azioni, che a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve essere fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi presso la Cassa della Società nel locale anzidetto: a Firenze ed a Torino, presso quelle della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, ed a Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, 16 febbraio 1880.

La Direzione.

Estratto dal supplemento al Foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 18, del 17 febbraio 1879

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° marzo p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° luglio 1875 al 2 gennaio 1880 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° marzo prossimo delle così dette *Cartelline gialle*, imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un delegato governativo, incominciando dal dì 23 del corrente mese a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali*, *purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle* 9 *e mezzo antimeridiane alle ore* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,7412 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia . . .	L. 0.87
— dell'1 0[00, più doppio decimo, per tassa di circolazione	» 0.12
In tutto	L. 0.99
e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse .	L. 5.31

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli Imprestiti 1° *marzo* 1856 e 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia*, i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s[M* e *Londra*, possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme alle Cartelle estratte ed ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze, un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

2. Le Cartelle estratte ed i Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno esser presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il Ragioniere capo pel servizio dei titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

Firenze, 17 *febbraio* 1880.

Il Reggente la Direzione Generale

C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**20,100**	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	**13,200**	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	**66,000**	»
CERCHI d'acciaio	»	**33,000**	»
ASSI sciolti a gomito e montati fuori servizio	»	**34,500**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	**182,500**	»
GHISA da rifondere	»	**43,300**	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	**16,500**	»
ZINCO da rifondere	»	**8,000**	»
Grasso usato	»	**18,400**	»
RAME da rifondere	»	**9,400**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **15 marzo p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 24 febbraio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto di avere aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio ad incominciare dal 1° aprile p. v. dei locali ad uso Caffè-Buffet nelle Stazioni di Lucca e Porretta.

I relativi Capitolati d'oneri sono visibili presso le Stazioni ricordate e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di . . . .

in modo che pervengano non più tardi del giorno 3 marzo p. v.

Le offerte devono essere stese sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alle suindicate Stazioni e Divisione del Traffico, e non saranno tenute valide se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire it. *cinquanta* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quegli optanti che essa crederà meglio, quand'anche la loro offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, i quali non potranno ritirarli che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che i deliberatari abbiano eseguito il deposito di cauzione, o non addivengano alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 4 marzo p. v. a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

FERROVIA D'IVREA

ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI

AVVISO DI SECONDA CONVOCAZIONE.

L'Assemblea generale degli Azionisti, convocata come da precedente avviso, non avendo potuto aver luogo per mancanza del numero legale di Azionisti, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato che la seconda convocazione collo stesso ordine del giorno avesse luogo sabbato 28 corrente, alle ore una pomeridiana, alla sede della Società, via Bogino, 25.

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;

2° Relazione del Comitato di revisione dei conti;

3° Elezione di tre membri del Consiglio di Amministrazione in surrogazione di quelli cessanti d'ufficio per scadenza ordinaria:

4° Elezione di cinque membri componenti il Comitato di revisione dei conti.

Per intervenire alla riunione i signori Azionisti devono depositare presso l'Ufficio della Società le Azioni da essi possedute, almeno tre giorni prima di quello fissato per l'Assemblea generale.

Torino, 17 febbraio 1880.

L'AMMINISTRAZIONE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 3 Marzo 1880 N° 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE del Ministero dei lavori pubblici pel 1880

CRONACA PARLAMENTARE.

La discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, di cui nel precedente numero abbiamo riassunto la Relazione della Commissione esaminatrice presentata dall'on. Indelli, si aperse alla Camera dei deputati nella seduta del 22 febbraio.

Sarebbe per noi troppo lungo ed inutile il tener dietro a tutte le osservazioni e proposte fatte, durante la discussione, a parecchi capitoli del detto bilancio, che non presentano una importanza generale; e dobbiamo particolarmente restringerci a ciò che riguarda la questione ferroviaria, per noi importantissima, riassumendone dai giornali della Capitale le parti più salienti, colla riserva di ritornarvi sopra più tardi, ove ci paresse opportuno, e colla scorta degli Atti ufficiali parlamentari. —

Approvati con poche osservazioni i primi 27 capitoli del bilancio, ed entrando nel capitolo *Ferrovie*, l'on. *Pasquali* fece notare il generale malcontento sopra il servizio ferroviario. Enumerò i varii inconvenienti che si verificano nei trasporti sulle ferrovie dell'Alta Italia, attribuibili alla mancanza del materiale, alla cattiva manutenzione, ed all'esercizio irregolare, che n'è la conseguenza. Accennò alla lotta esistente fra il Direttore dell'esercizio ed il Consiglio d'amministrazione; rilevò la poca convenienza di alcuni trattamenti verso il personale, dimostrò come le eccessive economie negli stipendii di certi impiegati ridondino a scapito del servizio stesso.

Disse sperare che il recente viaggio del ministro a Milano abbia contribuito a far cessare quella specie di dualismo tra il Consiglio ed il Direttore dell'esercizio, e confidare che il Ministero saprà tranquillare il Commercio e rimuovere le cause di diffidenza e di lagno.

Nella seduta successiva, cioè del 24, dopo la interrogazione svolta dall'on. Luzzatti sulle tariffe ferroviarie internazionali (di cui ci occuperemo più sotto separatamente), l'on. *Lugli* fece alcune assennate osservazioni circa il servizio ferroviario dell'Alta Italia, coll'appoggio di dati di fatto ed in conformità alle dichiarazioni già fatte alla Camera ed al Senato dall'on. Ministro dei lavori pubblici: dichiarazioni ch'ebbero pure un'eco nella recente sua visita a Milano, e che vennero poi da lui medesimo confermate nella seduta che tenne dietro a quella in cui parlò l'on. Lugli, rispondendo all'on. Pasquali ed altri.

Laonde noi crediamo opportuno di riferire le parole dell'on. Lugli, avendone sott'occhio il testo ufficiale, e ritenendoci così dispensati da più ampii ragguagli in proposito. Eccone il tenore:

È vero, diceva l'on. Pasquali, che il materiale mobile della rete dell'Alta Italia è insufficiente ai bisogni del suo traffico? L'onorevole Ministro vi risponderà, ch'egli stima la dotazione del materiale mobile di quelle linee, fors'anche scarsa, ma sempre però in una misura superiore a quella delle altre linee italiane; sia se si consideri in ragione chilometrica, sia se si riguardi in ragione del traffico. Vi dirà ancora, che nella sua ultima gita a Milano aveva autorizzate nuove provviste di materiale circolante. Quanto a me, io penso che si sia di troppo esagerata la deficienza di codesto materiale, quantunque non si possa negare che vi è stato un momento in cui quasi un 30 per cento del medesimo si è trovato posto fuori di servizio.

Ma quale si fu la causa che così gran parte di materiale venne posto fuori di circolazione?

Bisogna, a mio avviso, risalire alla Convenzione di Basilea. Per gli effetti di quella Convenzione, noi acquistammo un materiale in parte logoro, e lo pagammo per buono: lo pagammo cioè come se quel materiale fosse in perfetto stato di manutenzione, mentre non lo era.

Alla Convenzione di Basilea successe il contratto fatto colla Società della Südbahn per un biennio di esercizio. Fu un contratto *à forfait*, col quale naturalmente la Società assuntrice dell'esercizio aveva tutto l'interesse di spendere il meno che fosse possibile, e quindi ridusse le spese della manutenzione e delle riparazioni al materiale mobile nei più estremi limiti. Così fu che nei due anni di esercizio fatto dalla *Südbahn*, il materiale mobile a questa consegnato venne peggiorando; e così si spiega come, non appena si presentò una stagione rigidissima, quale fu quella che abbiamo or ora attraversata, la condizione di quel materiale si rese tale da doverlo per un 30 0[0 mettere fuori di servizio e disporlo nelle officine per venire riparato.

Ma le riparazioni andarono a dismisura a rilento, perchè i materiali da servire alle riparazioni vennero esaurendosi, inquantochè l'occorrenza fu superiore alle provviste; e le lunghe procedure adottate dal Consiglio di amministrazione per l'esame degli schemi dei contratti, per la compilazione e approvazione di Capitolati per nuove forniture, ritardarono le provviste, e con la mancanza di queste, anche le riparazioni.

A ciò solo si deve, a mio avviso, attribuire il fatto della gran massa di materiale mobile concentrato nelle officine e sottratto ai bisogni del commercio.

Potrei ripetere le stesse ragioni intorno allo stato delle linee, e specialmente di quelle *piemontesi* e delle *liguri*. — Sulle linee liguri, nell'autunno decorso, venne constatato che in alcune tratte fino il 30 per cento di rotaie dovevasi scartare, perchè guaste, e venire sostituite da materiale nuovo.

Il lavoro di sostituzione fu cominciato, ma in breve, per effetto della rigidità della stagione, si ebbe a sospendere; ora fu ripreso, ma occorreranno ancora 3 o 4 mesi prima che la condizione di quelle linee sia tale da poter permettere che la velocità dei treni sia quale è designata dagli orarii.

È inutile che io accenni come da un tale stato di cose si ebbero a lamentare ritardi negli arrivi dei convogli, e quindi reclami senza fine.

Alcune linee piemontesi sono tuttora armate *a cuscinetti senza steccatura*, e si trovano in uno stato deplorevole, la *Mortara-Vigevano* in ispecie. La Società concessionaria di quella linea non si è mai prestata ai rifacimenti, di modochè i treni viaggiano malissimo e quasi mai in orario.

Anche tutte le altre linee del Piemonte hanno bisogno di venire con sollecitudine riparate; ma per ciò occorrono forniture, le quali fin qui non si ebbero, perchè il Consiglio non vi provvide, o se vi provvide, lo fece tardi sempre, per la lunghezza eccessiva adottata nelle pratiche relative.

Con linee poco buone e poco sicure, e con materiale mobile nelle condizioni cui ho accennate, il servizio ferroviario dell'Alta Italia, in questi ultimi mesi in ispecie, non poteva che procedere poco regolarmente e dar luogo così a tante e sì svariate lagnanze.

Che se alle condizioni poco rassicuranti del materiale mobile e del materiale fisso delle linee, si aggiunga il malcontento creato nel personale, per effetto di alcune disposizioni, a mio avviso poco lodevoli, adottate dal Consiglio, si avrà la ragione di tutti gli inconvenienti che si deplorano nel servizio dell'Alta Italia.

La ritenuta fatta per la tassa di ricchezza mobile, la sospensione delle promozioni, la sospensione delle gratificazioni sistematiche annuali già in vigore sotto la cessata Società, il licenziamento di tutto il personale avventizio, fra il quale ve ne aveva taluno con un servizio fino di 5 anni, sono state tutte cause di malcontento, che ancora non è assopito, e che nol sarà finchè non siasi prontamente riparato.

Ma vi ha un'altra causa, e forse la principale, che ha creato una situazione di cose, la quale, se continuasse, non lascierebbe sperare di vedere in breve camminare regolarmente il servizio ferroviario dell'Alta Italia; questa causa deve riconoscersi dal modo, a mio avviso, erroneo, col quale il Consiglio ha interpretate le facoltà a lui concesse dalla legge del 7 luglio 1878.

A di lui avviso, il Consiglio non dovrebbe essere nè più nè meno che un Consiglio direttivo, una Direzione generale. — Ora, quando si pensa che 7 sono i consiglieri, si può dire che 7 sono i direttori. E allora l'unità di direzione non vi ha più, e, mancando questa, non si può avere un pronto e regolare servizio.

Se il Consiglio di amministrazione deve essere un Consiglio direttivo, che cosa diviene allora la Direzione dell'esercizio?

Conviene dunque anzitutto rimettere ciascuno al suo posto. — La Direzione diriga, sotto la sua piena responsabilità, tutti i servizii della ferrovia, ed il Consiglio tenga l'alta sorveglianza, l'alto sindacato. — Tutti i regolamenti sieno modificati ed informati a questo concetto, ed in allora le cose procederanno assai meglio.

Ma non basta: occorre che sia richiamato in servizio il personale avventizio, che sieno messe in corso le promozioni e le gratificazioni; ed infine occorre che la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie affretti i suoi lavori e le sue conclusioni, perchè possano le ferrovie italiane esser tolte al più presto da quello stato di precarietà, che pregiudica altamente gli interessi del commercio e dell'intero paese.

La discussione del bilancio continuò poi nelle successive sedute senza notevoli incidenti, fuorchè quello relativo al Gottardo, a cui accenniamo nelle *Nostre informazioni particolari;* e non si chiuse nemmeno nella seduta di ieri, per cui non possiamo ancora annunciarne la definitiva approvazione.

LE TARIFFE FERROVIARIE INTERNAZIONALI

Nella seduta del 24 febbraio, come si è detto più sopra, discutendosi il capitolo relativo alle *Ferrovie*, l'on. Luzzatti prese a svolgere una interrogazione sulle tariffe ferroviarie.

La importanza dell'argomento e la riconosciuta competenza dell'interrogante ci consigliano a riferire in modo speciale il sunto del discorso dell'on. Luzzatti e delle risposte ministeriali a cui diede luogo.

Luzzatti ricorda le notizie corse circa ai negoziati per la Convenzione pel servizio ferroviario tra l'Italia e le Amministrazioni ferroviarie austro-ungariche per la questione delle tariffe.

Gli pare gravissimo questo problema, e nei rispetti internazionali e negli interni.

L'Italia affrontò gravi sacrificii per schiudere alla vaporiera i valichi alpini. Noi avremmo creduto di ottenere i risultati sperati, ma non è così; non è stato così pel passato, e, se non mutiamo sistema, non sarà così per l'avvenire.

Tutti sanno quale sia la sopratassa sulle merci che dalla Svizzera entrano in Italia pel Moncenisio, quantunque attenuata in questi ultimi tempi.

L'oratore chiede al Ministro qualche schiarimento, che lo rassicuri che sul valico della Pontebba non si avvereranno i guai lamentati nel valico del Moncenisio.

Esamina l'applicazione delle taribe sulla Pontebbana, e dimostra che la *Südbahn* ha congegnato le sue tariffe in guisa, che la ferrovia della Ponetbba non giova al traffico internazionale e di transito. Da ciò la convenienza delle trattative iniziate.

L'oratore domanda se sia vero che si stabilì o si domandò di far le cose in modo, che alla competenza della Pontebba verrebbe sottratto un transito che le spetterebbe.

Espone fatti e considerazioni per dimostrare il danno che, dal punto di vista commerciale, reca il congegno delle tariffe, stabilito in modo, che quasi sarebbe come se la Pontebba non esistesse.

Esamina i rapporti delle Società ferroviarie austriache, e le condizioni rispettive delle linee in esercizio e le condizioni del trasporto.

Teme assai che ciò che avvenne per la Pontebba sia per avvenire pel Gottardo. Cosa facciamo pel Gottardo? Noi spendiamo molti milioni, la maggior parte della spesa, senza avere grande influenza nel regolare le tariffe ferroviarie. Noi abbiamo mezzi per influire, e dobbiamo adoperarli Prega il Ministro di dare una categorica risposta su questo argomento.

Accenna alla politica ferroviaria di Bismarck, esponendo in che consista; e chiede al Ministro dei lavori pubblici se l'Amministrazione italiana seconderà la Germania, se resisterà nella questione delle tariffe pel servizio cumulativo; insomma si esponga il programma.

Dimostra la necessità che la Camera discuta la questione delle tariffe ferroviarie, finora sottratta all'esame del Parlamento, malgrado la sua importanza economica e commerciale.

Crede che anche alle Convenzioni ferroviarie debba essere applicato il sistema che si adottò pei trattati commerciali.

Parla del R. Decreto 11 dicembre, con cui si approvò la Convenzione ferroviaria coll'Austria-Ungheria. Ha qualche dubbio che una legge occorresse per approvare quella Convenzione, ed espone le ragioni costituzionali sulle quali il suo dubbio si fonda, chiedendo schiarimenti al Ministro dei lavori pubblici ed a quello degli affari esteri, affinchè il suo dubbio sia dissipato.

L'oratore chiede poi schiarimenti al Ministro circa all'allacciamento per Primolano, ricordando l'impegno solenne inscritto per questo tronco nella legge del 1879.

Eccita il Ministero a dar opera coraggiosa ad una riforma radicale delle tariffe ferroviarie interne, resa necessaria dai nuovi accordi in servizio cumulativo, che si stanno preparando.

Esamina le tariffe di transito vigenti, e dice che sono congegnate in guisa da favorire, in molte circostanze, il commercio estero a danno del nazionale, e da favorire anche il contrabbando. Cita la tariffe pel petrolio, pel caffè, ecc., per dimostrare la gravezza del problema e l'urgenza di provvedere.

Quali sono gli intendimenti del Ministero? Si coordineranno le tariffe interne colle internazionali?

Svolge importanti considerazioni sulla questione, ed eccita il Governo a non adottare sistemi, che concludono in un protezionismo a rovescio.

Conchiude esprimendo il desiderio che l'Europa conosca i nostri intendimenti di tutelare i nostri legittimi interessi, senza nuocere a quelli generali, e di essere oculati, ma non sospettosi (*segni d'approvazione ed applausi*).....

Cairoli (ministro). L'on. Luzzatti espose qualche dubbio lulla costituzionalità del R. Decreto con cui fu approvata a recente Convenzione ferroviaria coll'Austria. Io ero consinto che non occorresse l'approvazione del Parlamento, verchè quella Convenzione era l'esecuzione di una legge, p concerne doveri ed attribuzioni del Potere esecutivo. D'alronde, la Convenzione era urgente, e il Consiglio dei Mitnistri ritenne che il voto del Parlamento non fosse indispensabile.

Si riserva però di parlarne più diffusamente allorchè si discuterà il bilancio degli affari esteri.

Luzzatti dichiara che riserva la questione relativa al decreto d'approvazione della Convenzione ferroviaria internazionale alla discussione del bilancio degli affari esteri, aderendo alla domanda del presidente del Consiglio.

Nella seduta poi del 25, l'on. Ministro dei lavori pubblici rispondeva all'on. Luzzatti nei seguenti termini:

Baccarini, rispondendo all'on. Luzzatti relativamente alle tariffe sul servizio cumulativo della Pontebba, chiede all'interrogante, se abbia inteso dire che le tariffe sieno presentate al Parlamento con un rapporto spiegativo, nel qual caso non ha difficoltà di aderire; se poi avesse inteso che le nuove tariffe debbano essere approvate dal Parlamento, egli dovrebbe rispondere altrimenti, perchè ciò è di competenza esclusiva del Potere esecutivo. Che se nelle tariffe vi fosse qualche cosa che cadesse sotto la prerogativa del Parlamento, naturalmente egli presenterebbe un progetto di legge.

Dichiara di essere risoluto a non entrare in nessuna trattativa, se non si stabilisce una zona di competenza, tanto per la Pontebba, quanto per gli altri valichi.

Il solo valico alpino per cui qualche cosa sia stato previsto nell'interesse dell'Italia, è il Gottardo. L'onorevole Luzzatti ha detto che abbiamo l'arma in mano per ottenere le condizioni che l'Italia desidera, il denaro. Ma i pagamenti sono regolati da un trattato con la Germania e la Svizzera, e noi non possiamo sospenderli per cause estranee.

Non è in grado di rispondere all'on. Luzzatti sulle molte domande che fece relative a cose dette nei giornali pel valico della Pontebba.

Dichiara però che egli non farà mai Convenzioni per tariffe ferroviarie, se non sulla base di una perfetta uguaglianza. Non può entrare in particolari su trattative ancora pendenti.

Il grosso guaio, dal lato della Pontebba, e la difficoltà principale di addivenire ad un accordo completo, non è nei Governi, che fanno tutto il possibile per intendersi; ma in ciò, che dall'altro lato vi sono due Società, le quali hanno interessi contrarii.

Se si potesse venire una volta ad una specie di trattato internazionale per le tariffe ferroviarie e stabilire una zona di competenza, così per la Pontebba, come pel Brennero, sarebbe un gran passo; ma egli non lo spera guari, perchè gli pare che gli altri non siano in questo momento molto disposti a largheggiare. Sono cose che non basta volerle, bisogna potere. Abbiamo noi i mezzi di indurre quelle Società a rinunziare ai vantaggi che hanno dai trattati?...

Ripete che non accetterà patti se non a condizioni uguali. Non può dire di più; ma privatamente darà all'onorevole Luzzatti maggiori spiegazioni, se le desidera.

È la Germania che ha disdetta la Convenzione per il servizio cumulativo, non noi; ed anche per questo sono avviate trattative.

L'on. Luzzatti ha rimproverato il Ministro degli affari esteri di non aver fatte convertire in legge la Convenzione del 2 ottobre 1879 coll'Austria per i passaggi alpini.

L'onorevole Presidente del Consiglio risponderà nella discussione del bilancio degli affari esteri; per la parte che riguarda lui (Baccarini), dirà poche parole. Quella Convenzione non tocca in nessuna maniera il diritto di sovranità, non porta oneri allo Stato, perchè non contiene che disposizioni regolamentari. Cita altre consimili Convenzioni approvate per semplice Decreto Reale.

Ad ogni modo, con queste spiegazioni, egli non intende sollevare la questione costituzionale a cui ha accennato l'on. Luzzatti.

Luzzatti, deferente alla parola del Presidente del Consiglio, si riserva di discutere al bilancio degli affari esteri la questione, se la Convenzione con l'Austria potesse approvarsi per solo Decreto Reale; perchè egli resta in dubbio su questo punto, come pure su quello, se rimanga ancora in vigore l'obbligo dell'Austria pel tronco di Primolano-Trento.

Con queste riserve, si dichiara soddisfatto della risposta dell'on. Ministro.

LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

e l'Inchiesta

(*Continuazione — Vedi n.* 8).

Al quesito 56, relativo al *servizio cumulativo*, si dichiara nella Memoria che le Ferrovie Meridionali sono in servizio cumulativo con quelle dell'Alta Italia, Romane e Calabro-Sicule. Tale servizio si estende, tanto ai viaggiatori, quanto alle merci a grande e piccola velocità, ed ammette l'uso comune dei veicoli. È retto dalla Conven-

zione concordata fra le tre Amministrazioni ed approvata dal Governo nel 1872.

Tutte le Stazioni delle linee Meridionali e Calabresi, autorizzate al servizio delle merci, sono ammesse a ricevere in servizio cumulativo sulle altre reti.

Le Stazioni meridionali e Calabresi sono 264, delle quali 51 partecipano al servizio cumulativo colle Ferrovie dell'Alta Italia pei viaggiatori, e 131 colle Romane.

Le Meridionali dànno alle tre reti, con cui è stabilito il servizio cumulativo, assai maggior quantità di merci che non ne ricevono; e da un annesso quadro statistico dei trasporti a piccola velocità, eseguiti in servizio cumulativo tra le Meridionali e le altre ferrovie italiane dal 1870 al 1878, risulta che le provincie meridionali sono centri di così grande produzione, da offrire alimento a maggiori trasporti, quando tutto fosse coordinato a favorirne lo sviluppo.

I servizii cumulativi colle Società di navigazione si limitano oggi a tre, e sono: il servizio della Valigia delle Indie colla Peninsulare, il servizio colla Società Florio di Palermo, ed un terzo colla Compagnia Valéry di Marsiglia.

Nel 1870 cominciò il servizio della Valigia delle Indie per l'Italia, il quale è fatto da quattro treni speciali mensili in ciascun senso, che percorrono l'intera linea fra Bologna e Brindisi, della lunghezza di chil. 763, in 15 ore. Per rendere più comodo il viaggio, s'introdussero nel treno, a titolo di esperimento, delle vetture Pullman.

Dopo avere accennato alle varie Convenzioni pel servizio cumulativo internazionale, la Memoria osserva che il Governo spinse troppo oltre il timore dei danni che potevano derivare all'industria nazionale dalle dette Convenzioni internazionali; ed assai meglio avrebbe fatto se, invece di adottare una misura unica e tassativa, avesse preso ad esame quali tra le tariffe internazionali potevano essere mantenute in vigore senza danno del commercio, quali avrebbero dovuto essere modificate o soppresse.

Per quanto riguarda le Strade Ferrate Meridionali e Calabro-Sicule, le principali vie del commercio internazionale sono quelle che fanno capo a Brindisi pei viaggiatori dell'Oriente, a Gallipoli e Bari per gli olii diretti ai mercati esteri, a Messina per l'esportazione degli agrumi e delle essenze, a Catania, Licata, Porto Empedocle e Palermo per l'esportazione degli zolfi, a Barletta e Napoli per l'esportazione dei cereali e vini, ed a Ravenna per l'esportazione dei legnami da costruzione. —

Rispondendo al quesitò 61, la Memoria dimostra che i treni notturni per le merci sono ritenuti troppo costosi, meno adatti per la spedita e regolare consegna delle merci, e nocivi alla salute degli impiegati, in causa della malaria, specialmente per le fermate dei treni-merci nelle Stazioni. Questi treni si devono far di notte solo quando le ore diurne non sono sufficienti a dare sfogo a tutto il traffico della linea, come da Foggia a Bologna. —

In quanto al movimento dei viaggiatori, di cui tratta il quesito 62, nel 1877 la rete Meridionale trasportò 3,859,840 viaggiatori (compresi 326,849 militari ed altri per conto dello Stato); quella delle Calabro-Sicule 1,727,925 viaggiatori (compresi 177,237 militari ecc.). Si ebbe dunque sulle Meridionali un percorso medio di 60 chil. per viaggiatore, col numero medio di 44 viaggiatori per ciascun treno; e sulle Calabro-Sicule, un percorso medio di chil. 92 per viaggiatore, colla media di 4 viaggiatori per treno. —

I servizii di trasporto a domicilio sono accollati ad impresarii, in base ad un Capitolato di oneri espressamente stabilito, e limitati alle località comprese nel perimetro *daziario* delle città e degli abitati. Essi non si estendono a tutte le merci indistintamente, ma alcuni oggetti ne sono esclusi, sia per la qualità, sia per il peso o per le dimensioni straordinarie.

Gl'inconvenienti che derivano dai regolamenti doganali vigenti sono ampiamente rilevati dalla Memoria, in risposta al quesito 69.

Le contestazioni e le liti fra il pubblico pei trasporti di merci e le Ferrovie Meridionali sono assai rare.

I trasporti a grande e piccola velocità diedero luogo nel 1878 a 1,517,003 spedizioni per le Meridionali, e 238,714 per le Calabresi; e quindi in complesso a 1,755,717 spedizioni.

Su tutte queste il Servizio del traffico non ricevette che 1,947 reclami, dei quali 569 furono tacitati mediante pagamento d'indennità, come si è detto più sopra, 1,318 furono respinti con acquiescenza dei promotori, 52 sono ancora in corso di trattative, e 8 soltanto furono deferiti al Tribunale; e di questi ultimi, 4 sono ancora pendenti, 2 ebbero esito favorevole alla Società, e 2 esito contrario, cioè uno coll'Amministrazione dell'Alta Italia, ed uno colle Romane. —

Il Capo V tratta delle *Spese di esercizio e di manutenzione*, abbracciando i quesiti dal 72 al 79; e dimostra che le circostanze speciali da notarsi, come principalmente influenti sulle spese d'esercizio delle reti affidate alla Società delle Meridionali, sono la malaria delle regioni attraversate, la qualità delle acque di alimentazione delle locomotive, e le eccezionali pendenze della strada. La prima e la seconda sono circostanze comuni alle tre reti, meridionale, calabra e sicula; la terza è speciale per l'isola di Sicilia.

In risposta al quesito 74, l'Amministrazione dice che le statistiche ferroviarie dimostrano come le spese d'esercizio tendono ad un continuo aumento, anche per essersi nell'esercizio ferroviario sostituiti i criterii regolamentari dei servizii pubblici ai criterii industriali. Il principio che presiede ad ogni industria, quello della proporzione dei mezzi allo scopo, viene nelle ferrovie quasi obbliato. Il carattere di servizio pubblico attribuitole crea esigenze di comodità eguali ad Otranto ed a Cotrone, come a Milano e Roma; di qui la sproporzione delle spese al risultato, e la opportunità di studiare l'applicazione di criterii più adatti a rendere l'esercizio più economico e proficuo.

Rispondendo al quesito 78, l'Amministrazione dichiara che, allo stato presente delle Ferrovie Meridionali, per completarle, consolidarle e migliorarle, occorrerebbe provvedere alla costruzione in modo stabile dei fabbricati ed opere d'arte attualmente costrutte in modo provvisorio, con quelle aggiunte di materiale e binarii, che il probabile aumento del traffico o le maggiori esigenze del pubblico servizio possono richiedere; ampliando le officine di riparazione del materiale mobile; e stabilendo, nei punti più importanti, speciali condotte d'acqua per le locomotive, in sostituzione delle acque insufficienti o cattive.

Questi lavori importerebbero una complessima somma di L. 8,516,000, da spendersi almeno entro sei anni, od entro 10 per alcune delle opere suindicate. E volendosi calcolare in L. 2,095,200 quei lavori di manutenzione straordinaria, che sarebbero da liquidarsi nei conti annuali dell'esercizio, resterebbero ancora L. 6,420,800 per opere propriamente nuove, costituenti aumento del valore della proprietà, e come tali da imputarsi nel capitale, anzichè figurare nei conti annuali, se non per l'interesse. Sicchè, ripartendo le spese della prima categoria nel periodo di sei anni, la spesa media annua si ridurrebbe a L. 349,200; e per quelle della seconda categoria da ripartirsi in dieci anni, si avrebbe la spesa media annua di L. 642,080.

Giova però avvertire che la massima parte di queste ultime spese suppone un aumento rilevante di traffico, ed eccede quindi il presente bisogno.

(*Continua*).

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

RELAZIONE *presentata dal Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti tenuta il* 12 *febbraio* 1880.

Signori,

Il Bilancio dell'anno 1879 che, per le disposizioni dello Statuto Sociale, è debito nostro sottoporre alle vostre deliberazioni, non richiede per parte nostra lunghi commenti o speciali delucidazioni perocchè le varie parti di cui si compone il resultato definitivo rappresentano in principale modo operazioni ordinarie.

Ci limiteremo adunque a darvi un breve cenno sia di queste operazioni sia degli affari in corso che maggiormente interessano la vostra Società.

Innanzi però di accingerci a questa esposizione dobbiamo pur troppo anche in quest'anno tenervi parola di una dolorosa perdita fatta dal vostro Consiglio di Amministrazione.

L'Amministratore sig. Francesco Oneto cessava di vivere pochi giorni dopo l'ultima vostra riunione.

Uomo di eletto ingegno e di non comune coltura, rotto per lunga esperienza alla pratica degli affari, sapeva condurre l'esame con sano acume critico dal quale traeva largo profitto il vostro Consiglio.

E noi tutti deploriamo la perdita che abbiamo fatta di un amico sincero e di un autorevole consigliere.

Operazioni di Banca e diverse. — Alle operazioni di Banca potemmo dare nell'anno 1879 maggiore sviluppo, ottenendo per tal modo utili assai larghi i quali trovansi compresi nel conto « Perdite e Profitti ».

In questo conto sono pure inclusi i profitti che si ottennero dalla vendita di alcuni fra i titoli che possedevamo.

I buoni rapporti che corrono, come voi sapete, fra la nostra Società ed i principali Stabilimenti e Capitalisti esteri ci permisero di partecipare ad alcune operazioni che da quelli si fecero fuori d'Italia, mentre dal canto nostro accettammo l'offertoci concorso dei loro capitali per quelle che reputammo opportuno di fare nel nostro paese.

Gli affari per tal modo iniziati nel 1879 essendo per la massima parte tuttora pendenti, ci limitammo ad apprezzarli nella valutazione dei titoli che possediamo.

I risultati che se ne otterranno figureranno nei bilanci dell'esercizio nel quale si saranno verificati.

Fra le operazioni da noi promosse e patrocinate in Italia, tiene senza dubbio il primo grado la formazione della nuova Compagnia di assicurazioni a premio fisso contro l'incendio denominata *La Fondiaria*.

Il principio dell'assicurazione, meglio inteso e quindi meglio apprezzato collo svolgersi della civiltà e l'incremento delle industrie, ebbe in questi ultimi tempi varie e importanti applicazioni, e gli affari delle Società assicuratrici crebbero ovunque con rapidità proporzionata alle condizioni di ogni paese.

Anche in Italia questi presero nuovo impulso, ma non esitiamo ad asserire (poichè un breve esperimento ce lo ha già dimostrato) che questa industria può avere ancora fra noi maggiore estensione.

Le Compagnie Italiane ben condotte avevano tratto partito dal generale risveglio, ma poche ed insufficienti ai bisogni mal contendevano colle numerose e potenti Compagnie straniere le quali poterono perciò agevolmente accrescere fra noi le loro operazioni.

Per queste considerazioni, ci parve opportuno e profittevole fondare la nuova Società dandole fino dal primo suo nascere tale potenza da non temere la lotta con qualsiasi altra Compagnia.

Creata appena, *La Fondiaria* fu fatta segno ad attacchi di ogni maniera. Non le si fece soltanto una franca e leale concorrenza ma le si mosse una guerra di artifizi e di calunnie, indecorosa più assai per gli aggressori che pregiudicevole alla sperata vittima.

La Fondiaria non si commosse per tutto questo vocìo e senza spendere indarno il suo tempo attese con prudente operosità ad iniziare e compiere subito il suo ordinamento e a dare vigoroso impulso alle sue operazioni.

Delle quali cose tutte, quella Amministrazione, darà contezza ai suoi azionisti, quando saranno convocati in Assemblea generale.

Strade Ferrate Italiane. — Anche nell'anno decorso abbiamo conservato e conserviamo tuttora, per le ragioni che più volte vi accennammo, lo stesso interesse nelle Strade ferrate Meridionali.

Nessuna deliberazione prese finora il R. Governo rispetto alla modificazione del sistema della scala mobile. Nelle condizioni attuali la Società si troverebbe costretta a riprendere le tariffe di concessione mentre invece, tolto di mezzo quell'irrazionale sistema, sarebbe ad essa possibile concedere al commercio maggiori diminuzioni di tariffe.

Le previsioni da noi fatte in addietro sull'avvenire riserbato alla ferrovia da Alessandria ad Acqui hanno avuto piena conferma da un progressivo e rapido incremento nei prodotti dell'esercizio di questa linea.

L'esercizio invece dell'altra linea ferroviaria da Torreberretti al Gravellone diede nell'anno decorso meno favorevoli risultati. Ciò è dovuto però unicamente alle rilevanti spese di riparazioni straordinarie, che dovettero esser fatte per casi di forza maggiore, ed all'ammortamento graduale delle quali occorre provvedere coi prodotti.

Conserviamo invariato il nostro intersse nelle due Società, e delle differenti loro condizioni abbiamo tenuto conto nella valutazione dei titoli che possediamo.

Società Italiana per il Gaz. — Per l'ognor crescente consumo e per gli acquisti di carbone fatti a condizioni favorevoli, questa Società continua a prosperare. Il nostro interesse in essa è ridotto a modeste proporzioni.

Società Anonima per la Vendita di Beni del Regno d'Italia. — Come vi accennammo anche nella precedente nostra relazione, le consegne di Beni per parte del Governo, facendosi in misura ognora più scarsa, gli utili della Società vanno, per naturale conseguenza, annualmente assottigliandosi.

Per questo fatto, in pendenza di un regolamento di conti col Governo ed in attesa dei resultati che potranno ottenersi dalla rivendita, per decadenza dei primi aggiudicatari della foresta di Monticchio, quel Consiglio di amministrazione ha sospeso anche la distribuzione degli interessi alle azioni.

Per non dipartirci dalle prudenti norme da noi sempre seguite, abbiamo tenuto conto di un tale stato di cose nella valutazione data alle azioni che possediamo di questa Società.

Società Anonima per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi. — Sanzionata definitivamente con Legge del 22 Giugno 1879 la convenzione fra questa Società ed il Governo, della quale altravolta vi discorremmo, il canone annuo da corrispondersi allo Stato per la gestione di terra ferma e della Sardegna durante l'ultimo periodo di cinque anni, che ebbe principio col 1 Gennaio 1879, risultò di L. 94,600,000 — superando così di oltre quindici milioni quello pagato nel periodo precedente.

Per la Sicilia il canone si liquida come sapete annualmente, (in misura proporzionale a quello fissato pel continente e per la Sardegna) sugli utili della sua separata gestione.

Dalle pubblicazioni fatte a cura della Società gli incassi totali verificatisi nell'anno 1879 ammontarono a lire 146,316,523.63; sicchè furono superiori a quelli del precedente esercizio di L. 4,322,210.92.

Le modificazioni introdotte dalla nuova convenzione nel modo di repartire gli annui prodotti netti fra Società e Governo e l'aumento notevole nel canone non lasciano sperare pel 1879 resultati uguali a quelli dell'anno precedente,

ma superata quella temporanea perturbazione che inevitabilmente tien dietro ad ogni aumento di tariffe, crediamo poter presagire che anche quest'ultimo periodo produrrà nel suo complesso frutti non meno scarsi di quelli raccolti nei periodi precedenti.

IMPRESE DI COSTRUZIONE. (*Ferrovie Meridionali*). — Nella causa contro Gargiulo-De Rosa la Corte d'appello di Torino pronunziò Sentenza contraria alle dimande della Amministrazione incaricata di questa liquidazione, ordinando una nuova perizia.

I consultori legali decideranno della opportunità di denunciare tale sentenza alla Suprema Corte di Cassazione, ma, qualora le questioni tutte debbano essere nuovamente sottoposte all'esame dei Periti, l'Amministrazione stessa sosterrà validamente dinanzi a loro quelle ragioni che già fecero altra volta prevalere i suoi diritti.

(*Ferrovia Ligure*). — Vi dicemmo nella precedente nostra relazione che il Collegio degli arbitri doveva esaminare le osservazioni presentate dalla Società concessionaria e dall'Impresa del Ponente sulla relazione dei Periti liquidatori, e pronunziare sovr'esse il suo giudizio.

La Sentenza arbitrale, favorevole alla Società concessionaria fu infatti pronunciata il 16 febbraio 1879, ma l'Impresa del Ponente, seguendo il suo costante sistema, impugnò questa come aveva impugnato le precedenti, per le quali già tre cause pendevano dinanzi al Tribunale di Commercio di Torino.

Tutte queste cause insieme riunite, dovranno fra pochi giorni essere discusse e noi confidiamo che saranno rejette le dimande dell'Impresa, perchè allorquando Essa impugnò il lodo del 5 novembre 1874, la Corte d'appello e la Corte di Cassazione di Torino ne ritennero e confermarono la validità.

Continuano ancora le pratiche iniziate presso il Governo dalla Impresa del Levante coll'appoggio della Società concessionaria per ottenere lo svincolo e la restituzione del residuo deposito di cauzione.

AFFARI DIVERSI. (*Manifattura di Cuorgné*). — La crisi che da lungo tempo pesa sopra la industria cotonifera continuò anche durante l'anno 1879.

Ciononostante, il progressivo sviluppo e miglioramento della Manifattura, nel cui avvenire avemmo sempre ed abbiamo piena fiducia, ci fanno sperare che i prodotti netti dell'annata della quale vi intratteniamo sieno superiori a quelli dell'anno precedente e tali da potersi dire largamente rimuneratori del capitale impiegato in questa industria.

(*Stabilimento Metallurgico di Piombino*). — Le condizioni di questa Società migliorarono nell'anno del cui esercizio vi rendiamo conto.

Mercè le assidue cure dell'egregio nostro collega che presiede all'Impresa, e l'azione intelligente ed energica del Direttore tecnico dello Stabilimento, la clientela si estese in molte parti d'Italia, i processi di fabbricazione si perfezionarono, la produzione si accrebbe, gli abusi inveterati sono in gran parte tolti ed il lavoro dà speranza di profitti.

Abbiamo dunque a bene augurare dell'avvenire di questa Impresa.

(*Stabilimenti e Boschi della Mongiana*). — Le cure dell'Amministrazione di questa Impresa sono costantemente rivolte ad aumentare con alacrità la lavorazione dei legnami di abete e di faggio, nei limiti consentiti dai mezzi dei quali dispone, ed a procacciarne la vendita nei vicini e più convenienti mercati.

Il costo dei prodotti portati alle marine è tale che il prezzo di vendita offre sufficiente compenso.

La Commissione amministratrice propose agli Stabilimenti proprietari di dare maggiore estensione alla lavorazione con nuovi impianti.

Ma, prima di prendere alcuna determinazione fu convenuto di procedere ad una esatta e particolareggiata perizia del valore del fondo, della quale si diede incarico ad un valentissimo ingegnere.

Questa operazione richiede un tempo piuttosto lungo, ma era necessaria per avere una base più sicura.

DEPOSITI DI PIAZZA AD INTERESSI. — I depositi delle somme in Conto Corrente ad interessi presso le Sedi Sociali ascendevano

al 31 dicembre 1879 a	L.	21,398,851.88
ed al 31 dicembre 1878	L.	18,138,504.41
Havvi perciò un aumento di. . .	L.	3,260,347.47

per l'anno 1879 in confronto del precedente.

PORTAFOGLIO. — Gli effetti sull'Italia, i Vaglia e Buoni del Tesoro entrati durante l'anno 1879, ascesero alla somma di L. 319,239,961.95.

Al 31 dicembre erano in corso effetti per	L.	26,860,943.88
divisi come segue:		
con deposito	L.	13,033,414.—
a due o più firme		9,562,325.94
all'incasso		2,884,271.42
in oro.		1,380,932.52
	L.	26,860,943.88
dei quali esistevano:		
in Portafoglio	L.	7,296,427.88
in circolazione.		19,564,516.—
	L.	26,860,943 88

Gli effetti sull'Estero entrati durante l'anno 1879 ascesero:

su Francia a	Fr.	100,940,647.55
su Inghilterra a	L st.	1,935,614 6.3
su Germania a	R.	1,661,231.76

Al 31 dicembre 1879 erano in corso effetti:

su Francia per	Fr.	6,000,116.61
su Inghilterra per	L. st.	172,505.4.6
su Germania per	R.	447,505.76
dei quali esistevano:		
in Portafoglio per Francia . . .	Fr.	2,786,116.97
id. per Inghilterra .	L. st.	58,557.1.9
id. per Germania. . .	R.	184,246.53
in circolazione per Francia . . .	Fr.	3,213,999.64
id. per Inghilterra .	L. st.	113,948.2.9
id. per Germania . .	R.	263,259.23

EFFETTI IN SOFFERENZA. — La somma registrata in questo conto è di ben poco inferiore a quella del Bilancio del 1878, non essendosi fatto in quest'anno alcun recupero di qualche importanza.

Le valutazioni date ai vari crediti, come vi abbiamo detto altra volta, sono tali da farci sicuri che maggiori saranno gli incassi che potremo conseguire.

SPESE GENERALI. — Le spese generali sono di pochissimo superiori a quelle del precedente esercizio. La differenza notevole in meno, che a prima vista apparisce dalla somma registrata in bilancio, deriva dall'essersi nell'anno 1878 compiuto l'ammortamento di tassa di Ricchezza mobile, da voi deliberato nella Assemblea Generale del 15 febbraio 1875.

SIGNORI,

Al 31 dicembre 1878 il fondo di Riserva Ordinaria ammontava a L. 5,525,043.40.

In questo conto furono versate, ai termini dello Statuto, L. 208,458.16 che rappresentano il 10 0[0 degli utili in quell'anno conseguiti ed a queste somme vennero ad aggiungersi L. 403,444.23 per l'interesse sui titoli nei quali la Riserva è impiegata, e pel benefizio conseguito nel rimborso al valor nominale dei titoli estratti, cosicchè al 31 dicembre 1879 la suddetta Riserva ascendeva a L. 6,136,945,79.

La Riserva straordinaria, compresi gli interessi, sale al 31 dicembre 1879 alla somma di L 792,934.02.

Non occorre certo richiamare la vostra attenzione sulla importanza di queste due partite.

Il maggior valore, fra il costo dei titoli di nostra proprietà e la valutazione data loro al 31 dicembre 1879, è di L. 2,566,260. Questo, come negli anni precedenti, non

fu compreso nel conto Perdite e Profitti, essendo una estimazione e non un utile conseguito.

Gli utili del bilancio che vi presentiamo, dedotti gli interessi del 6 0[0 già pagati, ascendono a L 2,779,717.16.

Secondo il disposto degli Statuti, e come vedrete dalla tabella che fa seguito al conto Perdite e Profitti, devono portarsi in aumento della Riserva ordinaria L. 274,570.02.

Operate le altre deduzioni statutarie, rimangono lire 2,125,581.54, che permettono di distribuire L. 2,100,000, — a titolo di dividendo in ragione di L. 21. — per ogni Azione, con un residuo a conto nuovo di L. 25,581,54.

Noi siamo convinti che questi resultati debbano meritare la vostra piena approvazione

Escono quest'anno di ufficio i signori:

Bastogi conte Pietro; Raggi marchese Giov. Battista; Casalini comm. Alessandro; Collarini comm. avv. Pietro; Vegni comm. prof Angelo, i quali tutti possono essere rieletti.

E scadeva pure di ufficio il compianto collega signor Francesco Oneto.

Signori,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione il rendimento dei conti dell'Esercizio 1879.

2° Di invitarvi ad eleggere sei nuovi Amministratori.

DELIBERAZIONI.

1° Procedutosi all'appello nominale, e constatata legalmente costituita l'Assemblea in conformità dell'art. 37 degli Statuti sociali, il Presidente fa dar lettura dell'ultimo paragrafo dell'art. 40 degli Statuti, nel quale è disposto che, nei casi previsti dall'art. 148 del Codice di commercio, l'Assemblea generale ha facoltà di eleggersi volta per volta un Presidente proprio, ed invita quindi l'Assemblea a provvedere di conformità.

Sulla proposta di varii Azionisti, l'Assemblea alla unanimità conferma alla Presidenza il signor marchese Giov. Batt. Raggi, i membri del Consiglio essendosi astenuti dal votare.

2° Dopo la lettura del rapporto che precede, l'Assemblea (astenendosi dal votare i componenti il Consiglio d'amministrazione) approva alla unanimità la Relazione ed i Conti, quali sono stati presentati dal Consiglio.

3° Sulla proposta del Consiglio, l'Assemblea stabilisce che il dividendo assegnato alle Azioni per l'Esercizio 1879 in L. 21 venga pagato, a cominciare dal venti corrente mese.

4° Dopo votazione a scheda segreta, sono eletti Amministratori i seguenti signori:

Bastogi conte Pietro; Casalini comm. Alessandro; Collarini comm. avv. Pietro; Parodi cav. Giacomo; Raggi marchese Giov. Battista; Vegni comm. prof. Angelo.

Nostre Corrispondenze

Roma, 2 marzo.

Nei giorni 16, 18 e 19 dello scorso febbraio si è riunita, al Ministero dei lavori pubblici, la Commissione per le ferrovie economiche: ed a queste adunanze intervennero i nuovi membri, signori comm. Barbavara, comm. Mari e cav. Gramegna, i quali, come sapete, furono aggiunti alla Commissione medesima, siccome specialmente competenti nella materia che deve formare oggetto dei nuovi suoi studii, sul miglioramento cioè dei treni nelle attuali linee in esercizio.

Nelle dette adunanze venne stabilito di nominare una Sotto-Commissione speciale per ognuna delle reti principali, cioè dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali; ed affinchè il lavoro da farsi fosse informato ad un solo concetto, si fissarono le norme generali, che dovranno servire di guida per le ricerche e per gli studii che le Sotto-Commissioni dovranno compiere.

E le tre Sotto-Commissioni vennero così costituite:

Per le ferrovie dell'Alta Italia, i signori:

Imperatori, Barbavara, Mantegazza, Rivera e Soldati.

Per le ferrovie Romane, i signori:

Borgnini, Schioppo, Mari, Agazzi e Cigliano.

Per le ferrovie Meridionali, i signori:

Ponzo, Lanino, Gramegna, Giordano e Olivieri.

Nelle dette adunanze venne poi discussa ed accettata la classificazione dei diversi treni, che potranno essere attivati su ciascuna linea. Si distinsero questi in 7 categorie, stabilendo per ciascuna di esse la composizione e la velocità, nonchè il numero ed il genere delle fermate.

Alle tre Sotto-Commissioui spetta di applicare i detti principii; e venne pure loro raccomandato di occuparsi di talune particolarità secondarie del servizio interno delle Stazioni, le quali, se applicate, non potranno tornare che di grande vantaggio e comodità pel pubblico. Queste particolarità consisterebbero, ad esempio, nel dare avviso ai viaggiatori del tempo effettivo delle fermate del treno nelle Stazioni; nel segnalare, con apposite tabelle, la direzione dei diversi treni, più particolarmente in quelle Stazioni alle quali fanno capo diverse linee, e dove è più facile al viaggiatore di prendere equivoco sulla linea che intende seguire, ecc.

Furono altresì incaricate le tre Sotto-Commissioni di studiare il modo di togliere alcuni inconvenienti, che, a causa dol servizio cumulativo o per altre cagioni, si lamentano nelle spedizioni dei bagagli.

Il lavoro delle Sotto-Commissioni dovrà essere compiuto entro il mese di aprile prossimo.

La Commissione si è quindi occupata dei reclami sollevati dagli interessati, a riguardo del tipo economico assegnato nella costruzione delle seguenti linee: Belluno-Feltre-Treviso, Viterbo-Attigliano, Airasca-Cavallermaggiore, Messina-Patti-Cerda, Lucca-Viareggio, Roccasecca-Avezzano, Moretta-Saluzzo, Foggia-Manfredonia, e Sondrio-Colico-Chiavenna; ed ha espresso il proprio parere, ammettendo in parte, e per quasi tutte le linee, le eccezioni sollevate dagli interessati.

Per ultimo, la Commissione prese ad esame il sistema dell'ing. signor Montezemolo per l'applicazione delle traverse in ferro nell'armamento delle strade ferrate.

Ritenuto però che la sicurezza dei treni, con tale sistema non sarebbe sufficientemente garantita, la Commissione fu di parere che non sia il caso di raccomandarne l'applicazione sulle nostre ferrovie.

Tale giudizio assoluto sul rigetto dell'armamento metallico dell'ing. Montezemolo pare sia forse troppo prematuro, inquantochè un giudizio sicuro sulla bontà o meno del suo sistema non si potrebbe avere che dal risultato pratico della sua applicazione. —

Ritornando poi sul tema obbligato delle nuove costruzioni ferroviarie, vi dirò che l'Ingegnere-capo del Genio civile di Belluno, incaricato dello studio delle linee Belluno-Feltre-Treviso, ha presentato alla supe-

riore approvazione il progetto d'appalto del tronco compreso fra Biadene e Signoressa.

La lunghezza di tale tronco è di m. 7000; l'importo dei lavori del progetto è di L. 194,000, e quello dei lavori da appaltarsi di L. 148,000.

Per questo tronco venne anche studiato, a spese del Comune di Montebelluna, e sotto la direzione di un ingegnere governativo, un progetto di variante, allo scopo di avvicinare la Stazione di Montebelluna a quella piazza del mercato.

Secondo la variante, la lunghezza del tronco sarebbe di m. 7347; l'importo dei lavori del progetto è di L. 309,000, e quello dei lavori da appaltarsi è di L. 248,000; quindi, in confronto dell'altro progetto, vi sarebbe la maggiore spesa di L. 136,000.

La Direzione tecnica governativa, incaricata degli studii della linea Ivrea-Aosta, ha pure trasmesso al Ministero il progetto di appalto di un primo tronco, compreso fra Tavagnano e l'Isola di Quiminetto.

La lunghezza di questo tronco è di m. 2,884.20; l'importo dei lavori da appaltarsi è di L. 111,361.55 e quello dei lavori da eseguirsi dall'Amministrazione . . . . » 73,638.45

In totale L. 185,000.00

Dall'Ufficio governativo per gli studii della ferrovia da Parma a Spezia venne presentato il progetto di un secondo tronco, compreso fra la sponda sinistra della Magra e Caprigliola.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 6,281.71; l'importo preventivato pei lavori da appaltarsi è di . . . . L. 994,213.46 e quello dei lavori da eseguirsi dall'Amministrazione . . . . . . » 775,786.54

In totale L. 1,770,000.00

Finalmente la Direzione tecnica governativa per gli studii della ferrovia Faenza-Pontassieve ha trasmesso al Ministero il progetto d'appalto del 1.° tronco, modificato a senso del parere espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La lunghezza del tronco è di m. 2,687.00, e l'importo dei lavori da appaltarsi di L. 60,053,69. —

A completamento delle notizie datevi nell'ultima mia corrispondenza sulle ferrovie Sarde, vi dirò che quella Compagnia Reale ha presentato alla superiore approvazione il progetto dell'ottava ed ultima sezione delle ferrovie dette del 2° periodo, compresa fra Monti e Terranova Pausania, della lunghezza di m. 22,057; il costo totale dei lavori è preventivato in L. 5,910,000; il raggio minimo delle curve di 400 metri, e la massima pendenza del 25 p. 0|00.

L'opera più importante è la galleria Monti, della lunghezza di m. 620. Vi sono inoltre 5 ponti di qualche importanza, la cui luce è compresa fra i 10 e 20 metri; e sono previste da eseguirsi 18 case cantoniere. Su questa sezione cadono poi le Stazioni di Monti, con fermata fra Rivo d'Alvo e Cucciari, e la Stazione di Terranova. —

Chiudo questa mia, dandovi le solite notizie sulle più importanti deliberazioni emesse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella scorsa settimana.

Il Consiglio, oltre parecchi progetti relativi alle arginature di Adige in provincia di Verona, del Mincio in provincia di Mantova, e del Po nelle provincie di Mantova e Ferrara; ed oltre a lavori al porto-canale Corsini in provincia di Ravenna ed al porto di Manfredonia, ed altre opere stradali, ha poi approvato il progetto per la costruzione del 2° tronco della ferrovia Novara-Pino, compreso fra l'imbocco della galleria di Maccagno Inferiore ed il Rio Vallegrande: quello di un breve tronco della ferrovia Ascoli-S. Benedetto, a partire dalla linea Ancona-Foggia: quello pei fabbricati definitivi per passeggieri nelle Stazioni di Somma e Vergiate della ferrovia Rho-Arona, e per opere di riparazione e di difesa a sinistra del torrente Rea presso la Stazione di Monchiero, della ferrovia Savona-Bra; e finalmente il progetto di ferrovia da Udine a Cividale. X.

MANIFATTURA DI JUTA A PONTE A MORIANO

Egregio Sig. Direttore,

Lucca. 29 febbraio.

Nel suo pregiato giornale, che si occupa con tanta cura degl'interessi materiali del nostro paese, credo non riesciranno discari alcuni cenni sull'attivazione di una nuova industria, che merita di essere conosciuta e protetta, e che speriamo veder in breve svilupparsi anche tra noi, come già trovasi in altre regioni industriali.

Trattasi della *Manifattura di juta*, materia greggia proveniente dalle Indie, e che serve alla fabbricazione della tela da imballaggio; Manifattura sorta nel vicino villaggio di Ponte a Moriano, per coraggiosa iniziativa dell'egregio sig. Emanuele Balestreri di Genova, coadiuvato dall'ingegnere sig. Enrico Biclati.

Questa Manifattura è stabilita in un terreno, che ha oltre 60 mila metri q. d'estensione, di cui 9000 d'aree fabbricate. Il corpo principale ha metri 121 di lunghezza per mq. 52 di larghezza.

La Manifattura contiene da 4500 a 5000 fusi, con 250 telaj, con tutte le relative macchine di preparazione e di finimento, oltre le macchine da cucire. Esse provengono tutte dalle migliori fabbriche inglesi, sono di mirabile precisione ed eleganza, e benissimo disposte.

La produzione non risulta minore di 6000 tonnellate all'anno di juta lavorata, in pezze e sacchi bell'e cuciti.

La Manifattura è animata da quattro turbine, sistema Girard, che sviluppano complessivamente 420 cavalli dinamici effettivi, che sono tutti impiegati nella detta lavorazione.

La forza idraulica proviene dal fiume Serchio, dal quale è derivata mediante un largo canale, della portata di 9 mila litri con un salto di metri 4.50. Questo volume d'acqua corrisponde però solo alla metà della minima portata del fiume, quale venne accertata dopo 45 anni di osservazioni.

Nell'impianto della Manifattura furono impiegate non meno di 1400 tonnellate di ferro e ghisa, fra colonne, travature, trasmissioni, turbine, macchine ed altri accessorii.

Lo Stabilimento è poi illuminato a luce elettrica, sistema Jablockoff, con 12 lampade d'incantevole effetto.

È questo il primo Stabilimento di questo genere in Italia, nel quale trovansi in così grande scala riunite tutte le macchine occorrenti per una produzione completa; e pochi di uguali se ne trovano persino in Inghilterra.

Alla festa d'inaugurazione, fattasi la sera del 21 corrente, assistevano molti invitati, fra cui il Prefetto della provincia, l'avv. Salani rappresentante il ff. di Sindaco indisposto, altre Autorità lucchesi e distinti signori e signore, tra cui la principessa Vittoria di Capua, villeggiante nella vicina borgata di Marlia; e tutti ammirarono il grandioso Stabilimento, tributando i ben dovuti elogi al giovane e intraprendente proprietario e direttore, signor Balestreri, ed al principale suo collaboratore ingegnere Biclati.

La festa non poteva essere più splendida, avendo il

sig. Balestreri, insieme colla gentile sua signora, offerto ai numerosi invitati un eccellente rinfresco; durante il quale (rallegrato anche dalla banda musicale), non mancarono i brindisi di occasione. Il Prefetto disse anconce parole in onore dell'animoso industriale, ed augurando prospere sorti alla novella industria da lui introdotta in Italia. Il Balestreri rispose commosso, ringraziando tutti gl'intervenuti del loro plauso ed incoraggiamento.

Il paesello era poi tutto illuminato e festante, poichè quella buona popolazione salutava con gioia la nuova fonte di lavoro e guadagno, che venivale aperta colla inaugurata Manifattura. Quando questa sarà al completo, dando lavoro a circa 800 operaj, si eseguiranno fors'anche altri tessuti, essendovi nello Stabilimento tutto l'occorrente; e quanto prima si darà pure mano alla costruzione di un *tramway* dalla fabbrica Balestreri alla nostra città.

R.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Un avvenimento di somma importanza si è compiuto in questi giorni nel mondo ferroviario, cioè il compimento del traforo della grande Galleria del Gottardo.

Mentre attendiamo i particolari della bella festa internazionale che si celebra oggi in Airolo, coll'intervento anche dei rappresentanti del nostro Governo, comm. Massa e Biglia; e mentre frattanto rimandiamo i lettori alle ultime notizie recateci dai giornali svizzeri sul compimento dei lavori *(V. Notizie ferroviarie estere)*, siamo lieti di riassumere nelle seguenti parole la solenne deliberazione della nostra Camera dei deputati, presa nella seduta del 1° corr.

Al capitolo 135 del Bilancio per il Ministero dei lavori pubblici, nel quale è stanziato il concorso dello Stato per il traforo del Gottardo, l'on. Petruccelli della Gattina presentò alla Camera un ordine del giorno, nel quale si faceva plauso per il compimento di questa grande opera, e si invitava il Ministero a mettersi d'accordo cogli altri Governi interessati per determinare i sussidii da accordarsi alle famiglie degli operaj che rimasero vittime nel corso dei lavori.

In seguito alle dichiarazioni dell'on. Ministro dei lavori pubblici, il quale disse che non poteva prender se non un impegno morale, mentre per la vigente Convenzione la Compagnia ha già fissati i suoi obblighi pei detti sussidii, l'ordine del giorno dell'on. Petruccelli fu ritirato, e ne venne invece approvato all'unanimità un altro dell'on. Boselli, nei seguenti termini:

« La Camera, facendo plauso al compimento del traforo del Gottardo, onore della civiltà e della scienza e legame fra le nazioni civili, prende atto delle dichiarazioni dell'on. Ministro dei lavori pubblici, e passa all'ordine del giorno ».

In questi giorni vennero tenute in Milano, e si tengono tuttora, delle conferenze fra i rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia e di alcune Ferrovie austriache e tedesche, per risolvere alcune questioni preliminari riferentisi al servizio cumulativo italo-germanico.

Queste conferenze sono preparatorie a quella generale, che, come annunciammo, deve riunirsi in Firenze il 5 corr., coll'intervento dei rappresentanti di tutte le Amministrazioni ferroviarie italiane ed estere interessate.

A seguito delle notizie già da noi pubblicate relativamente alla costruzione della Dogana centrale di Milano, siamo in grado di annunziare che le opere metalliche occorrenti per la medesima furono dal Ministero dei lavori pubblici definitivamente appaltate alla Ditta Cerimedo e C. di Milano, per la presunta somma di L. 51,454, col ribasso cioè di 1.05 0[0 sul prezzo di stima.

Lo stesso Ministero dei lavori pubblici ha poi definitivamente approvati i contratti colle Ditte Grossi e Cerimedo e C., cui furono rispettivamente aggiudicate le opere murarie e metalliche per la costruzione della Dogana suaccennata.

Da fonte autorevolissima ci viene assicurato che l'apertura al pubblico esercizio dei due tronchi ferroviarii Palermo-Partinico (51 chil.) e Marsala-Trapani (74 chil.), della Società ferroviaria Sicula Occidentale, non avrà più luogo il 14 corrente, ma bensì in aprile; e ciò a cagione principalmente del ritardo verificatosi nella consegna del materiale mobile occorrente per parte degli Stabilimenti meccanici di Pietrarsa e dei Granili.

Intanto i lavori del tronco Partinico-Castelvetrano (80 chil. circa) procedono attivamente, e per la fine del corrente anno sperasi poter ultimare anche quest'altra nuova ed importante linea.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetto una gara per la fornitura di oltre 8000 tonnellate di guide d'acciaio (modello N.o 2 Vignole).

La presentazione delle schede potrà aver luogo a tutto il 13 andante, ed il relativo dissuggellamento si farà il giorno 15.

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha aggiudicato la fornitura di 10,500 tonnellate di guide di acciaio, tipo Vignole, in sbarre di 12 metri, al prezzo di L. 249.60 alla Ditta Bolchow Vaughan.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta-Casarsa. — Il 29 febbraio p. p. si tenne in Oderzo un Comizio popolare per la sollecita effettuazione della linea Treviso-Oderzo-Motta-Casarsa. Vi intervennero i rappresentanti dei Comuni interessati alla detta linea, e fu acclamato presidente onorario il deputato Luzzatti.

Il Comizio votò all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« Le popolazioni del Piave e del Livenza, raccolte in pubblico Comizio, riconoscono ed affermano di nuovo l'incontrastabile importanza locale, provinciale, internazionale della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, con allacciamento a Casarsa, votata dal Parlamento e posta in terza categoria dalla legge 29 luglio 1879;

« Manifestano solennemente il vivissimo desiderio che si provveda alla sollecita sua esecuzione, allo scopo di favorire gli interessi nazionali e provinciali ed imprimere un efficace impulso allo sviluppo dell'industria, del commercio e dell'agricoltura di questo territorio;

« E fanno caldi voti perchè il Consiglio provinciale, illuminato promotore del pubblico bene, ed imparziale distributore degli oneri e dei benefizii fra tutti i suoi amministrati, mantenga i ripetuti e non dimenticati impegni, votando il concorso dei due decimi stabiliti dalla legge, ed anche di un decimo della quota attribuita alla Provincia per ottenere la precedenza sulle altre costruzioni ferroviarie. »

Ferrovie venete. — La *Gazzetta di Venezia*, del 29 febb., scrive:

Se non siamo male informati, la *Banca veneta di costruzioni*, oltre ad un progetto molto più grandioso e radicale, vorrebbe combinare un affare colle varie Provincie e città venete interessate, ed assumere la costruzione delle varie linee ad esse interessanti, entro un dato periodo di tempo e verso la contribuzione ad essa, con qualche aggiunta, delle somme di contributo che si sono assunte o vogliano assumersi rimpetto al Governo, e verso l'assicurazione dell'esercizio per un'epoca determinata.

Non abbiamo sufficienti dati per giudicare l'affare; riferiamo solo quanto crediamo sia interessante a sapersi.

La *Banca di costruzioni* intenderebbe di assumere la costruzione delle linee: Padova-Piove-Chioggia e Monselice-Chioggia, con allacciamento a Pontelongo colla linea Padova-Chioggia; la linea Mestre-Camposampiero, la linea Montebelluna-Treviso, la linea Treviso-Oderzo, la linea Conegliano-Oderzo, la linea Oderzo-Motta; la linea Mestre-S. Donà e Motta (dato che Venezia rinunziasse al tracciato San Donà-Portogruaro), per poi da Motta procedere direttamente fino a Casarsa; la linea Motta-Portogruaro-Latisana, la linea Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro (per poi congiungersi a Latisana colla linea Motta-Portogruaro-Latisana); e la linea Udine-Cividale.

Di fronte alla nota operosità della *Banca veneta di costruzioni*, ed alle considerevoli influenze di cui essa dispone, ci sembra che valga per tutti la spesa di preoccuparsi a tempo dell'argomento, studiarlo e prendere un partito.

Stazione di Roma. — Leggesi nel *Diritto*:

In seguito ad accordi tra la Direzione delle ferrovie e la Intendenza di finanza, verranno collocati due binarii onde unire la nuova Dogana al Castro Pretorio allo Scalo merci della vicina Stazione ferroviaria.

La mancanza di quei binarii era causa di ritardi e di maggiori spese di facchinaggio, che andavano a carico del Commercio, e i negozianti si lamentavano.

Tra pochi giorni dunque il ragionevolissimo desiderio sarà esaudito.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*, del 29 febbraio:

Sappiamo che il sig. Huntington ha domandato alla Deputazione provinciale una proroga a presentare gli studii, sui quali deve esser basata la domanda di concessione per una linea di *tramway* fino a Signa.

Questo fatto potrebbe valere a rendere il Municipio sempre più guardingo rispetto alla nuova Convenzione, la quale, ridotta alla sola parte onerosa per quel che si riferisce alla città, se la linea di Signa non venisse definitivamente accordata dall'Autorità provinciale al medesimo concessionario (come accadde per quelle di Sesto e di Bagno a Ripoli), sarebbe resa anche più magra per la Società generale dei *Tramways* costituita in Bruxelles.

Siamo certi che il Municipio saprà assicurarsi affinchè il nuovo Capitolato venga dalla Società di Bruxelles completamente eseguito, per non trovarsi di nuovo, come per il contratto del 1874, legato da una Convenzione, che dall'altra parte contraente non era adempita.

Tramway di Livorno. — Scrivono da Livorno, 24 febb., alla *Gazzetta d'Italia*, che quella Giunta ha fatto stampare ed ha distribuito ai signori consiglieri il Capitolato contenente le condizioni per la concessione della costruzione e dell'esercizio « di una ferrovia a cavalli dalla Stazione della strada ferrata all'Ardenza ».

A prima vista (dice il corrispondente), il Capitolato sembrerebbe piuttosto esigente; ma, sottoponendolo ad un serio esame, non risulta che molto circospetto, molto prudente.

Ciò che conviene fare si è di discutere presto il Capitolato, per vedere se si potesse godere dei benefizii della ferrovia a cavalli quest'estate, all'epoca dei bagni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Journal de Genève* reca i seguenti ragguagli sul compimento del traforo della grande Galleria:

Sino dal 26 febbraio sera, una comunicazione telegrafica diretta erasi stabilita tra le due gallerie, ed all'indomani 27 erasi cominciata l'operazione del foro di *sondaggio* nel masso ancora esistente tra le gallerie nord e sud. Questa operazione fatta allo scopo di dare ogni sicurezza agli operaj al momento della esplosione delle mine, consisteva nel praticare da ogni lato nel centro della fronte d'attacco, mediante le macchine e con una sonda di 5 metri, un foro largo 12 centimetri, tenuto sempre a 3 metri di profondità di più dei fori da mina ordinarii e non caricato.

L'ardore degli operaj andava crescendo.

La mattina del 28, sui 14,920 m. di tunnel, non rimaneva più, dicevasi, che un ostacolo di 15 metri di spessore, e si calcolava di non poter terminare prima di domenica sera o lunedì mattina. Nondimeno, alla domenica mattina si ricevette a Ginevra il seguente dispaccio, datato da *Göschenen*, ore 10 di sera:

« A 6 ore 3/4, questa sera le sonde delle due gallerie del tunnel del Gottardo si sono incontrate ».

Poi i telegrammi si succedevano rapidamente:

Airolo, 29 febbraio — La sonda ha traversato ieri sera, a 6 ore e 40 m. Rimane un diaframma di 1 m. e 50, che sarà levato oggi.

Lucerna, 29 febbraio, ore 11 1/2. — Ieri sera la sonda ha forato l'ultima parete nel tunnel del Gottardo. Stamane alle 5, entrarono gli operaj per cominciare l'ultimo attacco. Il passaggio si effettuerà verso mezzodì.

Finalmente si telegrafava da *Göschenen* domenica sera:

L'ultima parete, che separava le due gallerie di direzione, è caduta stamane, alle ore 11.10. I tecnici e gli operaj presenti si spinsero sulla breccia aperta, e si scambiarono cordiali felicitazioni. La gioia prodotta dal successo era immensa. L'ispettore del tunnel, sig. Kaufmann, diresse un discorso agli astanti.

Gli assi delle gallerie s'incontrarono puntualmente in altezza.

Una forte corrente d'aria si è immediatamente prodotta dall'apertura, il che renderà molto meno penosi i successivi lavori di allargamento e rivestimento.

Appena il successo dell'operazione fu conosciuto a Göschenen e ad Airolo, questi due villaggi si pavesarono e le campane suonarono a distesa.

A Lucerna, nel mattino, si accolse la notizia con salve d'artiglieria, e le bandiere della Germania, della Svizzera e dell'Italia sventolavano sull'edificio della Direzione del Gottardo.

Zurigo salutò, dal suo canto, l'avvenimento con una salva di 22 colpi di cannone tirati dalla Banschanze, e parecchie località vicine risposero, facendo alla loro volta *parlare la polvere*. Tutta la città era imbandierata.

La *Gazzetta Ticinese* annuncia che pel banchetto preparato ad Airolo, a cura della Impresa del tunnel, una vasta tettoia addetta ai lavori fu sgombrata per essere convertita in sala da pranzo di oltre 200 coperti. Uno dei più inte-

ressanti ornamenti sarà un bellissimo ritratto di L. Favre, dovuto al pennello del giovane pittore Michele Carmine di Bellinzona. —

Il *Journal de Genève* dedica poi alla memoria del benemerito imprenditore Luigi Favre, così immaturatamente rapito prima del compimento della grande opera, parole di profondo rimpianto e di giusta riconoscenza.

Ferrovie francesi. — Il sig. Baihaut, nuovo relatore della Commissione sull'esercizio ferroviario, ha dato lettura del suo rapporto in una recente seduta della Commissione. Egli dichiara che il riscatto parziale della rete della Compagnia d'Orléans, proposto dal Governo, sarebbe insufficiente, e che senza il riscatto totale non si potrebbe costituire una rete omogenea. Egli propone quindi il rigetto del progetto governativo; tanto più che sarebbe a temersi che la misura proposta per la Compagnia d'Orléans venisse poi estesa alle altre reti, in modo da consegnare le nuove linee alle grandi Compagnie, non in affitto, ma in regìa, senz'alcun controllo possibile e senza entrar punto nella questione delle tariffe.

La maggioranza della Commissione si mostrò favorevole all'adozione del detto rapporto.

— Il sig. Freycinet, Ministro degli esteri, ebbe parecchie interviste col sig. Kern, Ministro della Confederazione elvetica a Parigi, circa il progetto di allacciamento di una ferrovia da Ginevra con quella di Collonge, Thonon ed Annecy.

Venne deciso che una Commissione, composta d'ingegneri delle due nazioni interessate, verrebbe nominata coll'incarico di occuparsi del tracciato sui due territorii, delle opere d'arte e delle difficoltà tecniche della nuova linea.

Ferrovie austriache. — Si ha per telegrafo da Vienna, 2:

Venne ieri firmata una Convenzione preliminare fra i rappresentanti del Governo ungherese e la Società delle Ferrovie Meridionali e Lombarde pel riscatto della linea Agram-Carlstadt. Le condizioni del riscatto sono: esenzione dall'imposta sulle entrate per dieci anni; pagamento del prezzo del riscatto in rate annue per tutta la durata della concessione.

Ferrovie della Serbia. — Il signor Maritch, l'inviato incaricato di negoziare col Governo austro-ungarico il raccordo e la costruzione delle ferrovie serbe, è ritornato a Belgrado, ove si è recato da Vienna per prendere nuove istruzioni. I punti sui quali non si è potuto stabilire un accordo sono i seguenti:

La Serbia rifiuta d'impegnarsi a terminare in tre anni, a partire dalla conclusione della Convenzione la costruzione della sua ferrovia, e chiede che il raccordo colle linee ungheresi sia effettuato in pari tempo del raccordo colle linee turche e bulgare. La Serbia rifiuta inoltre di prendere, relativamente alle tariffe dirette pel servizio sulle linee austro-ungariche, gl'impegni che desidera l'Austria-Ungheria. Essa dice in proposito, che le disposizioni, che si riferiscono alla tariffa, non rientrano nella sfera d'una Convenzione relativa alle ferrovie, e che esse sarebbero contrarie al diritto della Serbia di disporre a suo piacimento del proprio commercio interno.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta de los Caminos de Hierro* annunzia che la linea da Siviglia ad Huelva potrà essere aperta all'esercizio entro il corrente mese.

Notizie Diverse

Sussidii per lavori pubblici urgenti. — Con R. Decreto dell'8 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 25 detto mese), sul fondo di due milioni inscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale giusta il disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1879 venne fatto un 2.o riparto, giusta gli annessi due elenchi per la complessiva somma di L. 417,619; e ciò dopo il 1° riparto fatto coll'altro R. Decreto del 18 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 26 detto mese) per la complessiva somma di L. 304,350 (V. *Monitore* del 4 febbraio p. p.).

Nei detti due elenchi la somma suindicata trovasi così ripartita per provincia:

1° Elenco

1. Ravenna	L.	15,000
2. Pavia	»	33,100
3. Verona	»	20,000
4. Vicenza	»	15,000
5. Teramo	»	15,000
6. Ancona	»	15,510
7. Brescia	»	31,400
8. Bergamo	»	27,000
9. Arezzo	»	14,390
Totale	L.	186,400

2° Elenco

1. Lucca	»	10,419
2. Foggia	»	20,000
3. Lecce	»	30,000
4. Forlì	»	15,000
5. Modena	»	15,000
6. Aquila	»	22,000
7. Padova	»	20,000
8. Como	»	30,000
9. Milano	»	40,800
10. Udine	»	18,000
11. Venezia	»	10,000
Totale	L.	231,219
Totale generale	L.	417,619

— Con altro R. Decreto del 15 detto mese (*Gazz. Uff.* suddetta), venne fatto al medesimo scopo un 3° riparto, giusta l'annesso elenco, per la complessiva somma di lire 403,295, così ripartita per provincia:

1. Ascoli Piceno	L.	14,705
2. Alessandria	»	50,000
3. Grosseto	»	6,000
4. Siracusa	»	12,000
5. Belluno	»	10,000
6. Firenze	»	50,000
7. Caltanissetta	»	16,000
8. Sassari	»	15,000
9. Parma	»	15,000
10. Novara	»	33,700
11. Caserta	»	45,640
12. Cuneo	»	25,000
13. Genova	»	48,000
14. Catanzaro	»	30,700
15. Cosenza	»	31,550
Totale	L.	403,295
A cui aggiungendo la somma sovra indicata del 2° riparto in	»	417,619
E quella del 1° riparto in	»	304,350
La somma complessiva finora assegnata risulta di	L.	1,125,264

Canale Cavour. — Il Ministro dei lavori pubblici ha testè ripresentato alla Camera dei deputati il seguente progetto di legge:

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 424,565 61, per le opere di sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale *Cavour* nel fiume Sesia e nel torrente Agogna.

« La detta somma verrà iscritta per metà al capitolo 128 del bilancio del Ministero del tesoro, e per l'altra metà al corrispondente capitolo del successivo esercizio 1881 ».

Nella breve relazione che lo precede, il Ministro dice:

« L'unito schema di legge è quello stesso che io ebbi l'onore di presentare nella tornata del 20 marzo 1879. Soltanto ho creduto ora opportuno di ripartire la spesa per metà a carico del bilancio di quest'anno, e per l'altra metà a carico di quello del successivo esercizio, in considerazione che, anche quando si potessero eseguire tutti i lavori durante l'anno 1880, il pagamento di parte del relativo prezzo non potrà effettuarsi che nell'anno 1881, dopo la collaudazione delle opere ».

Acquedotto a Sassari. — Una corrispondenza da Sassari fa cenno dell'acquedotto, che sarà condotto a termine fra non molto in quella città.

L'opera importerà una spesa di circa due milioni. L'acqua, raccolta in Bunnari, sotto Osilo, scorrerà sino al *Molino a vento*, ch'è quanto dire sino a tre o quattro metri di distanza da Porta Castello; per una profonda galleria lunga più decine di chilometri.

I lavori d'immissione dei tubi dentro la città sono oramai tanto innanzi, che si ha la certezza di veder compiuto ed inaugurato l'acquedotto durante la prossima primavera.

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà*, del 29 febbraio, scrive:

Ieri ebbe luogo una conferenza tra il Sindaco ed il commendatore Bertina, direttore delle Ferrovie Romane. Scopo della conferenza era di stabilire una Convenzione per la costruzione d'un grande cavalcavia attraverso il viale Principessa Margherita, in prossimità della chiesa di Santa Bibbiana. Il Municipio ha risoluto finalmente d'aprire la nuova porta San Lorenzo, costruire un largo viale che metta in comunicazione la nuova porta col viale Principessa Margherita, attualmente esistente. In seguito verrà chiusa l'attuale porta San Lorenzo, si scaverà intorno, e si metterà in luce l'arco bellissimo, che è ora in parte coperto dalla strada.

Secondo la Convenzione stabilita, le Ferrovie Romane s'impegnano a costruire a *forfait* il cavalcavia di Santa Bibbiana, mediante la somma di lire 170 mila.

La luce dell'arco del cavalcavia, sotto il quale passerà la strada e sopra la ferrovia, non sarà minore di 15 metri. Le Ferrovie Romane eseguiranno a proprie spese gli spostamenti dei binarii, il rialzamento di livello del corpo stradale e tutti gli altri lavori accessorii. Il Municipio, in una parola, non contribuisce che per la parte edilizia e di pubblico orneto. Speriamo quindi di veder presto cominciare i lavori; e siccome non è il Municipio che lavora così si può essere certi che in breve tempo tutto il lavoro sarà compiuto.

Onorificenza. — La *Gazz. Uff*, del 23 febbraio p. p. annunciò che, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti in data 4 dicembre 1879, vennero fatte da S. M. le seguenti nomine nell'Ordine della Corona d'Italia:

Ad uffiziale. — Soldati ing. cav. Vincenzo, membro della Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle strade ferrate.

A Cavaliere. — Olivieri ing. Emilio, membro della Commissione predetta; Rota ing. Cesare, ingegnere del Genio civile, segretario della Commissione predetta; Saccardo ing. Mario, ingegnere del Genio civile, segretario come sopra; e Maganzini ing. Italo, ingegnere del Genio civile.

E con decreto in data 24 dicembre 1879, nello stesso Ordine:

A Cavaliere. — Campiglio ingegnere Ambrogio, direttore dei lavori delle ferrovie Milano-Erba e Milano-Saronno.

Decesso. — In questi giorni moriva in Padova, il marchese Pietro Selvatico Estense.

Nato a Padova nel 1803 da famiglia illustre, la Estense, studiò prima letteratura; poi, visti i quadri del Demin, s'innamorò della pittura, ed ebbe a maestro quel valente artista veneto.

Ma lasciò presto la pittura per l'architettura. Si devono a lui la facciata della chiesa di San Pietro di Trento, di stile gotico; e altari e chiese e ville di stile inglese nei ridenti colli vicentini.

Resse l'Accademia di Belle Arti di Venezia nel 1850, e v'insegnò anche l'estetica sino al 1858.

Del Selvatico sono molto apprezzate le opere critiche, nelle quali si mostrò innovatore, aborrente dai lenocinj, come dalla scolastica dell'arte.

Scrisse intorno alle *Architettura e la Scultura in Venezia*; dettò la *Storia delle arti del disegno;* pubblicò, coi tipi del Barbèra, un notevole volume di *Scritti d'arte*, e da ultimo un libro utilissimo col titolo *L'Arte nella vita degli artisti*, ed altri lavori critici ed estetici.

Dopo i lunghi viaggi, dopo le lunghe dimore in Roma, in Firenze, e specialmente in Venezia, il marchese Selvatico si stabilì in Padova, compulsando con attività singolare scrittori inglesi, francesi e tedeschi per la creazione di nuovi e importanti lavori, tra cui una *Storia dell'architettura*, che lascia incompiuta.

L'Italia perde nell'illustre Selvatico un cittadino esimio per virtù e per ingegno; l'arte un eminente cultore e critico, la cui rinomanza ha già oltrepassato i confini della nostra penisola.

Esposizione nazionale industriale a Milano. — Il Consiglio dei Ministro decise all'unanimità di accordare l'appoggio governativo alla progettata Esposizione Nazionale Industriale a Milano per l'entrante anno 1881.

In conseguenza di tale voto, S. M. il Re ha accordato il suo alto patrocinio all'Esposizione, concedendo anche al Comitato esecutivo l'uso della Villa Reale ai Giardini Pubblici di Milano per l'Esposizione stessa.

Il sindaco Belinzaghi ebbe le più benevole accoglienze dal Re e dai Ministri, coi quali ebbe a trattare per l'importante argomento

Dicesi che il Ministero accorderà il suo concorso per per l'Esposizione in L. 200,000, e le Azioni private sottoscritte a Milano superano già le 400,000 lire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

In ribasso e poco curati furono, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali da 418 scesero a 413, e chiusero a 416; le Obbligazioni invariate sul 292; i Boni sul 591.50. Le Sarde, della serie A, si tennero a 301; le altre, della serie B, a 297.50; le nuove, meglio trattate, trovarono denaro a 281.

Le Pontebbane nominali a 451.50; le Centrali Toscane a 461; l'Alta Italia a 292.25; le Azioni Ferrovie Romane a 150.50.

A Parigi, le Lombarde senza richieste importanti si tennero a 198 e 196; le Obbligazioni a 260.75 e 261.25; le Vittorio Emanuele a 277 e 275; le Azioni Romane a 133; le Obbligazioni a 335.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Barletta. — 46ª Estrazione del 20 febbraio 1880.

Obbligazioni rimborsabili a L. 100 — Serie 434 — dal N. 1 al 50.

Obbligazioni premiate :

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
5269	38	100,000	70	14	100	3467	38	100
2581	38	1,000	384	38	100	3580	39	100
5586	36	500	395	30	100	3954	15	100
5816	42	500	365	38	100	4094	4	100
1657	48	400	788	35	100	4102	1	100
2805	7	400	829	42	100	4155	50	100
227	41	300	857	38	100	4291	10	100
2526	7	300	1015	46	100	4373	32	100
4955	18	300	1744	42	100	4658	2	100
45	9	100	2246	45	100	5774	9	100

(Seguono i numeri che vinsero L. 50).

Pagamenti e rimborsi dal 20 agosto 1880.

CONVOCAZIONI

Banca Agricola Ipotecaria — Gli azionisti sono convocati pel giorno 15 corr. in Napoli (sede sociale, via Imbriani, 32), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione sull'andamento sociale nel 1879, per approvazione del relativo bilancio, e per la rinnovazione annuale dei consiglieri uscenti d'ufficio.

Società Romana delle Miniere di ferro e sue lavorazioni. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 16 corr. in Roma (Piccola Borsa, via Caravita, 12), per udire il rapporto dei sindacatori sul bi-

lancio dell'anno 32° e relativa deliberazione, per comunicazioni dell'Amministrazione, per deliberare sopra una proposta per ampliamento dell'Opificio di Terni, e per la nomina dei direttori in luogo degli uscenti d'ufficio.

Cartiera Italiana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Torino (via Ospedale, 28), per udire la relazione del Consiglio e dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio e dividendo pel 1879, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1880.

Società anonima della strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Firenze (via Bufalini, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per la presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio.

Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corr. in Firenze (via Bufalini, 24), per trattare come sopra.

Banca di Mondovì. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corr. in Mondovì-Breo (sede sociale), per la presentazione del resoconto 1879, per la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per la rinnovazione di consiglieri e censori uscenti d'ufficio.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Importazione, esportazione e transito delle merci,

Nell'intento di prevenire reclami e contestazioni verificatesi non di rado per inesatte o incomplete informazioni pubblicatesi intorno a divieti d'importazione, di esportazione e di transito di merci, questa Amministrazione crede suo obbligo far noto che, non avendo essa mezzi per accertare l'esistenza, l'estensione e la durata di consimili divieti, intende declinare, siccome fin d'ora declina, ogni responsabilità per quelle merci che, in causa appunto di un qualche divieto o di circostanze ad essa estranee, fossero trattenute alla Stazione di confine, ovvero anche in altra interna

Spetta quindi unicamente agli speditori di procurarsi, prima di consegnare una data merce, le opportune informazioni sulla possibilità o meno di importare e di esportare la merce stessa, non solo da o per l'estero, ma anche da o per le varie provincie del Regno.

Tuttavia sarà cura di quest'Amministrazione di aiutare gli speditori colla pubblicazione di quelle disposizioni che le saranno comunicate dalle Autorità o dalle altre Ferrovie, senza però assumere con ciò alcuna responsabilità nei casi in cui le merci venissero come sopra trattenute.

Milano, 26 febbraio 1880.

La Direzione dell'Esercizio.

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, da Rieti per le Casette alla prima traversata sul Salto, della lunghezza di m. 6565, per la presunta somma di L. 146,270. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 9750 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, dalla provinciale Eboli-Corleto per San Rufo, San Pietro e Sant'Arsenio alla strada di Polla, compreso fra Corleto e la Sella di Sant'Elia, della lunghezza di m. 7676.51, in diminuzione della somma di L. 94,552.91, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Amalfi per Positano a Meta, compreso fra il rivo Carcarone ed i Conti di Geremenna, della lunghezza di m. 5230.81, in diminuzione dell'importo di L. 211,216, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ariano di Puglia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Ariano-Montecalvo, della lunghezza di m. 7373, per il presunto importo di L. 66,265.31. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale di Ausonia, che dalla provinciale di Roma presso la milliaria 45ª conduce a quella di Sora fuori Cassino, della lunghezza di m. 33,304.40, in diminuzione dell'annuo canone di L. 10,547, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P..

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione della calata del Molo 'del Bicchiere nel porto di Civitavecchia, in diminuzione dell'importo di L. 27,300, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2500 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Forenza (provincia di Potenza), si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale delle due strade verso Palazzo San Gervasio e Ripacandida, della lunghezza di m. 22,867, per annue L. 15,961. Manutenzione per anni sei dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei ponti sui torrenti S. Vito, Risicoli e Rio, lungo la strada provinciale Riva Destra Crato, pel complessivo importo di lire 76,224. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 8000, idem.

— Il 12 d. mese, presso il Municipio di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ricostruzione della via Costantinopoli, da Port'Alba allo sbocco in piazza Cavour, in diminuzione dell'importo di L. 84,604.32, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 900 in contanti; cauzione definitiva L. 9000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di costruzione del Cimitero centrale, per il presunto importo di L. 107,886.94. Lavori da eseguire entro 36 mesi. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio tecnico di Bologna, si terrà un'asta per la seguente fornitura in due lotti: 1° chilog. 100,000 di piombo diverso (in filo) per il complessivo importo di L. 65,00; 2° chil. 30,000 di ottone in lamiera mezzana pel complessivo importo di L. 84,000. Consegna del 1° lotto entro 80 giorni, in 2 rate di chilog. 50,000 ciascuna con 40 giorni d'intervallo; e del 2° lotto entro 40 giorni. Deposito cauzionale pel 1.o lotto lire 6590, o pel 2.o L. 8400.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Montecucco alla Marina di Monasterace nel litorale Jonio, compreso fra il Monte Pecoraro e la strada provinciale Jonica, della lunghezza di m 39,473.20, in diminuzione dell'annuo canone di L. 14,520.28, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1.o aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 2500; in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Valva-Bisaccia, compreso fra il Varco degli Appennini ed il Formicoso, della lunghezza di m. 27,457, in diminuzione dell'annuo canone di L. 13,340,13, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra la Milliaria 63 ed il ponte Calore, della lunghezza di m. 49,251, in diminuzione dell'annuo canone di L. 16,663.62, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Sferracavalli, dalla Stazione ferroviaria di Cassino alla strada di Sora, e da questa alla nazionale Marsicana presso Sora, della lunghezza di m. 31,467.10, per l'annuo canone di L. 10,000. Deposito interinale L. 2000; in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale di Matera, compreso fra il ponte Nero-[illegible] e Sangineto, della lunghezza di m. 32,296.60, in diminuzione dell'annuo canone di L. 19,001.24. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Sapri alla Valle d'Agri, compreso fra Sapri e Sanza, della lunghezza di m. 48,697.40, in diminuzione dell'annuo canone di L. 13,462.52, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra l'innesto Benesiti e Piazza Armerina, della lunghezza di m. 30,827, in diminuzione dell'annuo canone di L. 23,831.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1.o aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1880.

(Cont., vedi numero precedente).

Förster Carlo, capo staz Oleggio lire 2; Rizzi Gio. Batta, id. Olgiate Molgora, id. 1; Cortellezzi Paolo, id. Ospedaletto Lod.o id. 1; Bruschi Giuseppe, id. Pavia id. 2; Berrone Vincenzo, imp. id. 0.50; Lorenzi Pietro, capo staz. Portengo, id. 2; Angelini Giovanni, assis. id. 0.50; Angelini Evasio, guardia eccen. id. 0.50; Bordo Giacomo, id. id. 0.50; Crespi Angelo, capo staz. Pieve Albignole id. 1; Taroni E. id. Ponzana id. 1; Tamagno I. id. Portacomaro id. 1; Massardi G. id. Rhò id. 1; Danelli A. imp. id. 0.50; Soletti G. id.id. 0.50; Gianolio M., id.id. 0.50; Billò N. id.id. 0.50; Garancini C. guardia magaz. id. 0.50; Borsa G. capo staz. Robecco id. 2; Laboranti G. assistente id. 0.75.

Milano G., capo staz. Rodallo id. 1; Costa G., id. Rogoredo id. 1; Perotti P., imp. id. 0.50; Ghidini A., capo staz. Saluggia id. 2; Barberis F., assis. id. 0.50; Riva D. capo staz. Sandigliano, id. 1; Baralis F., id. id. 2; Rosatti A., id. Sannazzaro id. 1; Borla E., imp. id. 1; Toccagni C., capo staz. Santhià, id. 1; Occhetti P., imp. id. 0.25; Fea G., id. id. 0.25; Maghetti P., id.id. 0.25; Timossi D., capo staz. S. Germano, id. 1.50; Crovara L., id. S. Giorgio, id. 2; Rossetti F., idem S. Stefano Lodig.o, id. 0.50; Ricordi G.B., assis. Sartirana id. 0.50; Scursone L., manov. id. 0.50; Zambrino C., id.id. 0.50; Maffeo L., guardia eccen. id. 0.50; Gatti G., id.id. 0.50; Vailati C., manov. id. 0.50; Navazzoti A., capo staz. id. 1; Sopiassi L., id. Secugnago, id. 2; Pedrini P., id. Seregno id. 2; Bruni L., id. Serralunga id. 1; Cesari L., assis. id. 0.75; Alberto B., g.a eccen. id. 0.50; Piccolino D., id.id. 0.50; Drovetti G., imp. Sesto S. Giov. id. 0.50; Bossi R., capo staz. Somma, id. 3; Locati G., assis. id. 0.50; Peri A., g.a eccen., id. 0.20; Pedranti G., id. id. 0.30; Guaschino G., manovale idem 0.30.

Sartori P., capo staz. Strambino, id. 0.50; Sartori E., imp. id. 0.50; Tibiletti A., capo staz. Tavazzano, id. 1; Torreri E., id. Tonco id. 1; Grignani P., id. Torrazza, id. 1; Introzzi G., assis. id. 0.50; Castelli C., g.a eccen. id. 0.50; Vignone C., id.id. 0.50; Rey D., manov. id. 0.50: Porta C., id.id. 0.50; Panara A., capo staz. Tronzano, id. 1; Nizzoli G., id. Valenza id. 2; Celasco F., gestore id. 1; Bianchi L., s. capo staz. id. 1; Pera E., imp. id. 1; Montabone L., assis. id. 0.50; Mauri A., imp., id. 1; Tardani E., id.id. 1; Galletti G., assist. id. 0.50; Rabò E., capo staz. Valle id. 2; Barsanti T., id. Varese id. 1.50; Pivetta O., gestore id. 1; Gemmi G.M., g.a magaz. id. 0.50; Segagni C., imp. id. 1; Costa G., capo staz. Vercelli id. 2; Gila G., id.id. 1; Airoldi F., gestore id. 1; Cuttica F., id.id. 1; Vittadini A., bigliett. id. 0.50; Bontardelli A., imp. id. 0.50; Agostini A., id. 0.50; Cordara C., id. 0.50; Oliva E., assis. id. 0.50; Chiusano G., capo staz. Vergnasco, id. 1; Chierichetti B., imp. Verolanova id. 0.50; Baccini L., capo staz. id. 1.

Rissolio G., capo staz. Vespolate lire 2; Malvisi A., assist. id. 0.50; Zambeccari G., capo staz. B.o Ticino, id. 1; Novazio G., assis. id. 0.50; Coggiola D., capo staz. Vigevano id. 2; Re P., imp. id. 1; Bastico D., assis. id. 0.70; Polastro A., guardia id. 0.60; Rusca C., g.a eccen. id. 0.50; Mazziani A., id. id. 0.50; Bellazzi G., capo manovra id. 0.50; Granata A., guardia magazz. id. 0.50; Carignoni A, capo squadra id. 0.50; Ugazio G., manov. id. 0.50; Grassi L., id.id. 0.50; Mensi C., id. id. 0.20; Riva P., id. id. 0.40; Bodda A., id. id. 0.30; Montani L., id. id. 0.30; Croff E., capo staz. Villamaggiore id. 2; Salvaneschi G., id. Zinasco id. 4 — Boselli comm. L., capo traff. 3.a div. Firenze, id. 7.50; Fascinella R., ispett. Bologna, id. 2; Orlandi R., appl. id. 1; Costerboli B., imp. id. 1; Petracco A., s. capo staz. Spezia id. 0.50; Benvenuti C., gestore id. 0.50; Remondino C., s. capo deposito id. 0.50; Orselli R., imp. id. 0.50; Dazzi G., gestore id. 0.50; Monacci L., s. capo staz. id. 0.50; N.N. imp. id. 0.50; Lantini G., id. id. 0.50; Somaglino G., id. id. 0.50; Morini P., id. id. 0.50.

N.N. imp. Spezia lire 0.20; N.N. id.id. 0.20; Spallanzani F., imp. id. 0.50; N.N. id.id. 0.10; Mazzi F., capo staz. Sesto Toscano, id. 0.50; Trallori A., imp. id. 0.50; Baldinotti P., id. id. 0.50; Giannini C., id.id. 0.50; Menoni G., capo staz. Samoggia id. 1; Banti D., imp. id. 1; Cioni F., id. Porcari id. 1; Baldelli N., capo staz., Galliera id. 1; Woltascher M., id. Spinetta, id. 1.50; Valentini G., id. Bogliasco id. 1; Fortoris F., capo squadra id. 0.25; Marconi G., manov. id. 0.25; Demaria L., id.id. 0 20; Cattaneo cav. P., ispett. Rovigo id. 2; Barigana M., capo staz. Seriate id. 1; Martinengo G., id. Rolo Novi id. 0.50; Rossi G., imp. id. 0.25; Veronesi G., manov., id. 0.20; Melli A., g.a eccen. id. 0.20; Veronesi A., id. id. 0.20; Conti G., id.id. 0.15; Panizza E., capo staz. Cremona id. 1; Nalato C., gestore id. 0.50; Rossi A., imp. id. 0.50; Olginatti A., id.id. 0.50; Cao P., gestore id. 0.50; Pollarolo F., imp. id. 0.50; Vincenti C., capo staz. Venzone id. 1; Arrighi C., imp. id. 1; Dallacqua F., capo staz. Treviso id. 2; Avancini Alberto, id. Vidalengo id. 1.

Stefanelli G., capo staz. Casarsa id. 2; Covelli S., imp. id. 1; Damiani A., capo staz. Reggiolo Gonzaga, id. 1; Zilardoni F., id. Rovigo id. 1; Sambuco A., imp. id. 0.50; Pagani C.,

id. id. 0.50; Finzi G., id. id. 0.50; Azzolini V., id. id. 0.50; Frass F., gestore id. 0.50; Cicogna P., imp. id. 0.50; N. N. id.id. 0.50; Camplay G., id.id. 0.50; Mocasi B., capo staz. S. Salvatore id. 1; Formica G., id. Verona P. V. id. 1; Bosio G., s. capo staz. id. 0.50; Baretta G., imp. id. 0.50; Brughiera A., ispett. Milano id. 2; Griletti G., s. capo uff. id. 1; Briola C., contab. id. 0.50; Rizzoni G. Batta, appl. id. 0.50; Pardon L., capo officina orol. e teleg. id. 4; Tizzoni A., s. capo id.id. 2; Falda F., op. mecc., id. 1; Bassi G., id.id. 1; Scanavini L., id.id. 1; Buzzoni P., id.id. 1; N.N. appl. segret. Cons. d'am. id. 1.50; Perotti A., id.id. 1; Saetti A., id.id. 0.50; D'Aurio V., id. id. 0.50; Pietrasanta F., id. id. 0.50; Galli G., id. id. 0.50; Cavagliani P., id.id. 2; Melani S., guar. riparto Firenze id. 0.30.

Bendoni G., capo staz. Pisa P. N. lire 1.50; Squassi V., s. capo id.id. 1; Beccari L., capo staz. Adria id. 0.50; Compagnoni U., imp. id. 0.50; Testa C., id.id. 0.50; Marini B., id. id. 0.50; Zauli G., capo agenzia, Ala id. 1; Wysondil Francesco, appl. id. 1.25; Arsenio V., capo staz. Baricetta id. 0.50; D'Ormea E., id. Borgoforte id. 1; Zanellato C., id. Bovolone, id. 0.50; Rossi E., imp. id. 0.50; Orsi O., capo staz. Bozzolo id. 0.50; Affini C., imp. id. 0.50, Zanoni C., capo staz. Casaletto Vaprio, id. 1; Minoletti G., id. Cassano id. 1; Zanellato G., imp.o id. 0.50; Bassoni E., id. id. 0.50; Tiranti A., capo staz. Castelnuovo id. 0.50; Olper L., imp. id. 0.50; Tonioli G., capo staz. Chiari id. 1; Dal Fabbro G., imp. id. 1; Cunego N., id.id. 1; Rimoldi R., capo staz. Cisano id. 1; Comar G., id. Conegliano id. 1.50; Menoghelli E., imp. id. 0.50; D'Orlandi A., id. id. 0.50.

Agostini A., imp. Conegliano, lire 0.50; Catuzzo P., capo staz. Corticella id. 1; Amadori A., id. Costa, id. 1; Martini S., id. Crema id. 2; Manfrotto G. Batta, imp. id. 0.50; Agostini G., id. id. 0.50; Marelli A., capo staz. Dossobuono id. 0.50; Scappini A., id. Gorlago id. 1.50; Eccli U., imp. id. 1.50; Zuliani L., capo staz. Isola della Scala id. 1; Fiori G., imp., id. 2; Dander S., capo staz. Limito id. 0.50; Savani G., id. Magnano Artegna, id. 1; Vedova E., imp., id. 1; Dall'Acqua G. Batta, capo staz. Mantova id. 1; Barbieri E., imp. id. 0.50; Riva A., id.id. 0.50; Casarotti N., id.id. 0.50; Fontana M., capo staz. Mapello Amb.e id. 1; Frass C., id. Mestre id. 2; Rongandio G., s. capo staz. id. 1; Cerri A. id.id. 1; Scarabello G., id.id. 1; Saggio L., gestore id. 1; Govi A., id.id. 1 Calciati G., imp id. 1; Coppo B., id.id. 1; Barberini E., id id. 1; Bonotto A., id. id. 1; Ferretti L., id. id. 1.

Bordoni O., imp. Mestre lire 1; Mayer G., id.id. 1; Bonara L., capo staz. Mozzecane id. 0.50; Tarozzi E., id. Olmenetta, id. 0.50; Acerbi A., imp. id. 0.50; Pozzi cav. G., capo staz. Padova id. 0.50; Stiffoni A., s. c. staz. id. 1; Uff. Celeri, id. id. 0.50; id. merci p.a v.a, id.id. 1.50; id. telegrafi id.id. 0.50; id. biglietti id. id. 0.50; De Salamanca A., capo staz. Pontebba id. 1; Cislaghi G., s. c. staz. id. 0.75; Togarini R., imp. id. 0.50; Dall'Abaco T., id.id. 0.75; Figarolli E., id. id. 0.75; Pezzoli A., capo staz. Ponte S. Pietro id. 2; Bonaiuti F., id, Pordenone id. 1.50; Bertiato C., imp. id. 1; Bonaldi R., id.id. 1; Mussi T., id.id. 1; Paoli V., capo staz. Roverbella, id. 1; Benedetti G., id. id. 1; Rocchi D., id. Soliera id. 1; Rocca O., id. Staz. per la Carnia id. 2; Micheluccini O., imp. id. 1; Fiocchi A., capo staz. Tricesimo id. 1; Molinari L., ispettore Udine id. 3; Haan A., imp. id. 1; Gelmi cav. L., capo traff. 4.a divisione Verona id. 7.50.

Carpi cav. D., ispett. princ. 4.a div. traff. lire 4; Legrenzi cav. L., ispett., id. 2.50; Chinotto cav. B., id.id. 2; Pajola F., controll. telegrafi id. 2; Velzi C., appl. id. 1; Montecamozzo C, capo staz. Verona P. N. id. 1; Vitaloni A., imp. id. 1; Loi A., capo staz. Villa Bartolom.a id. 1; Pasetto D., id. Villetta Malag.o id. 1; Monti G., ff. delegato Pontafel id. 1; Maggi G., capitano Peschiera id. 2; Risatti A., cont. id. 1; Cornetti ing. F., capo uff. centr. dolla traz. Torino id. 10; Solito ing. G. Batta, capo div. della traz. id. 6; Geutilini C., ispett. capo sez. princ. Pistoja id. 5; Croce G., capo dep. loc. id. 2; Mellano G., s. capo depos. id. 1; Rosselli F., id. id. 1; Solbiati G., id. Firenze id. 2; Pedrazzini C., capo depos. loc. Savona id. 2; Baj C., s. capo depos. id. 1; Amedei L., macchinista id. 1.

Totale delle suddette Obblazioni . . . . . L. 311.05
Id. pubblicate nei precedenti quattro numeri » 883.25

Totale generale L. 1194.30

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

7ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1880.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	315,009.99	217.85
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	389,249.90	269.19
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 74,239.91	— 51.34
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	2,327,283.69	1,609 46
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	2,433,203.10	1,682.71
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 105,919.41	— 73.25
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	159,640.20	136.80
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	169,813.01	147.02
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	— 10,172.81	— 10.22
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,163.57	1,071,384.15	920.77
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.88	994,159.36	863.08
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,69	+ 77,224.79	+ 57.69

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,002,79	8,279.16	6,441.71
Piccola Velocità	5,646,73	169.27	2,345.35
Totali . . .	27,649.52	8,448.43	8,787.09

Strade Ferrate Romane

50ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	514,556.21	15,960.99
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	489,005.48	15,388.13
Differenza (in più . . .	24	25,550.73	572.86
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 10.bre 1879 .	1,674	26,772,136.08	16,678.32
Periodo corr. 1878	1,657	25,036,268.71	15,756.94
Aumento	17	1,735,867.37	921.38
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALE
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	10,897.87	»	53,796.64	64,694.5.
Bagagli e cani.	»	157.43	»	1,043.38	1,200.81
Merci a G.V. ..	»	1,059.78	»	6,179.22	7,239.00
Merci a P.V. ..	»	9,138.27	»	39,868.19	49,006.46
Introiti diversi.	»	515.16	»	641.25	1,156.41
Totale L.	»	21,768.5!	»	101,528.68	123,297.19

ANNUNZI

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro
che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA
(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

Privilegiata
Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
Sig. Massimo Vuillaume, 20, Via Palestro — GENOVA.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabbato 13 marzo prossimo, alle ore dieci antim. in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio pross. e terminare al 30 giugno 1886 del tronco della strada Provinciale da Pinerolo a Torre Pellice, tronco compreso dalla sua diramazione dalla strada Provinciale Pinerolo-Cuneo fino all'abitato di Torre Pellice, della lunghezza di m. 12241, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 17,570.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare nella Cassa della Provincia presso la Banca Nazionale in Torino, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, od in cartelle di rendita sul Debito pubblico al portatore, calcolate al valore di Borsa del giorno precedente, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di martedì 20 marzo sudd. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nella Cassa dei Prestiti e Depositi presso l'Intendenza di Finanza di Torino, di numerario, in biglietti di Banca o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, le tasse di bollo, di registro ed i diritti di segreteria, sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 26 febbraio 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Fornitura di traversine e legnami per ponti.

Per la costruzione del tronco Giubiasco-Lugano (Monteceneri) sono a somministrarsi:

1° *Traversine di legno rovere* impregnate con cloro di zinco o sublimato di mercurio lunghe m. 2.50 e grosse 24[15 cent.

sul sito di deposito a Lugano . . . . N. 21,350
id. a Giubiasco ed eventualmente a Cadenazzo . » 12,700

Totale N. 34,050

2° *Legnami per ponti di legno rovere* nello stesso modo impregnati, per la maggior parte grossi 24[25 cent. ed a seconda del bisogno della lunghezza di m. 2.40 a m. 4.00 sui nominati siti di deposito in *totale circa metri cubi* 110.

La fornitura ha da cominciare *al più tardi col principio del prossimo anno* e deve essere terminata *a tutto luglio* 1881.

Le offerte devono essere spedite alla sottosegnata Direzione *fino alla sera del* 15 *marzo corrente anno*.

La Direzione si riserva espressamente la scelta fra i concorrenti, i quali devono restare vincolati fino al 15 aprile corrente anno.

Le condizioni generali e speciali del Capitolato possono essere esaminate nell'Ufficio centrale a Lucerna oppure possono farsi venire dal detto Ufficio.

Lucerna, 25 febbraio 1880.

A nome della Direzione della ferrovia del Gottardo.
Il Direttore: DIETLER
Il primo Segretario: SCHWEIZER.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni* **ha** *assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metr
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	1 2
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	20,100	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	13,200	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	66,000	»
CERCHI d'acciaio	»	33,000	»
ASSI sciolti a gomito e montati fuori servizio	»	34,500	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	182,500	»
GHISA da rifondere	»	43,300	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	16,500	»
ZINCO da rifondere	»	8,000	»
Grasso usato	»	18,400	»
RAME da rifondere	»	9,400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **13 marzo p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 24 febbraio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 10 Marzo 1880 N° 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE del Ministero dei lavori pubblici pel 1880

CRONACA PARLAMENTARE.

Come annunciammo nel precedente numero, la discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1880 si continuava alla Camera dei deputati, e vi continua tuttora.

Non potendo noi tener dietro esattamente a codesta discussione, dobbiamo restringerci alle parti più salienti; e quindi crediamo opportuno di riassumere quella che si riferisce ai capitoli 143, 144, 145 e 147, riguardanti le nuove costruzioni ferroviarie, secondo la legge del 20 luglio 1879, sui quali capitoli appunto si è stabilito di fare una speciale discussione generale, trattandosi di argomento della maggiore attualità ed importanza.

Tale discussione venne aperta nella seduta del 2 corr.

Caponi, anche a nome dell'on. Vastarini-Cresi (che avevano già preannunciata l'interrogazione), interroga il Ministro dei lavori pubblici sui rapporti esistenti tra il Governo e la Società delle Meridionali relativamente alla costruzione delle ferrovie Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso.

Baccarini (Ministro) dichiara che la linea Aquila-Rieti sarà trattata come le altre indicate nella legge per le nuove costruzioni ferroviarie.

Caponi dicesi soddisfatto.

Romano parla sull'applicazione della legge per le nuove costruzioni ferroviarie, ricordando come il Ministro abbia promesso che presenterebbe un progetto di legge per affrettare la costruzione delle linee delle ultime categorie.

Arbib fa osservazioni sulla sproporzione esistente nella distribuzione delle somme per la costruzione delle linee delle varie categorie; e dice che alla prima categoria fu fatta la parte del leone. Non fa recriminazioni rispetto alla legge, che ha votato con piacere; ma crederebbe che, correggendo l'inconveniente della sproporzione, gl'interessi di tutti sarebbero meglio tutelati.

Esamina le dotazioni delle varie ferrovie nel primo quinquennio e nei successivi, e domanda se non sarebbe possibile prelevare pel primo quinquennio una parte dei fondi assegnati alle ferrovie di seconda, terza e quarta categoria negli ultimi anni.

Lugli osserva che il grosso del lavoro per le linee di seconda categoria non si avrà che verso il 1892, secondo gli stanziamenti votati con la legge del 29 luglio. Peggio per quelle di terza e quarta. Posta questa situazione di cose, l'oratore si domanda se valeva proprio la pena di discutere un mese e mezzo quella legge.

Domanda al Ministro se, nel caso si presentino Società e chiedano il sussidio di mille lire al chilometro per costruire ferrovie economiche a scartamento ridotto, egli si crederebbe autorizzato a darlo, non ostante che la legge parli di linee a scartamento ordinario. Sembra all'oratore che non si dovrebbero fare difficoltà.

Segnala altri inconvenienti, che si notano nell'applicazione della legge; e prega il Ministro di fare delle dichiarazioni, le quali, per quanto è possibile, li rimovano.

Mersario chiede al Ministro schiarimenti circa al progetto di legge per regolare la concessione dei *tramways*, e ricorda l'ordine del giorno dell'on. Gabelli.

Mascilli ringrazia il Ministro di quanto ha fatto per la linea di Campobasso-Benevento.

Morana. Dice che la legge del 29 luglio è imperfetta, ed è resa anche più imperfetta per opera dei Ministri delle finanze e dei lavori pubblici. Il Ministro delle finanze ha voluto mutarne il sistema finanziario; ma di ciò egli si riserva a parlare a tempo più opportuno.

Il Ministro dei lavori pubblici ha creduto di mostrarsi imparziale, volendo contentare tutti, e questo costituisce la debolezza della legge.

Esamina l'uso che il Ministro fa del fondo di 10 milioni per le linee di seconda e di terza categoria, e trova che, sminuzzandolo troppo, non si può dare sviluppo a nessuna delle linee, e non si fa altro che ritardare l'esecuzione della legge.

Riconosce che il Ministro fa così per benevolenza, ma lo esorta a non insistere nel suo riparto.

Prega la Camera di sospendere la discussione di questo capitolo, ed il Ministro di mettersi d'accordo con la Commissione del bilancio per un più razionale riparto.

Magliani (Ministro delle finanze) dichiara che si riserva

di discutere, a suo tempo, la questione del riparto dei fondi per le ferrovie, sollevata dall'on. Morana.

Tale questione dovrà trattarsi dal punto di vista dell'interesse finanziario dello Stato e dell'interesse economico della nazione.

La Camera deciderà allora sul sistema da seguire.

Vollaro si associa alle considerazioni generali dell'onorevole Morana, aggiungendone altre contro il riparto di fondi stabilito per la linea Eboli-Reggio.

Perrone Paladini, dopo le parole dell'on. Vollaro, crede inutile l'annunciata sua interrogazione in proposito, e la ritira.

Sella parla su qualche osservazione dell'on. Lugli circa il sussidio di mille lire al chilometro per le ferrovie a sezione ridotta.

L'on. Lugli ricordò la legge del 1873, e chiese se questo sussidio sia applicabile a quelle linee, ed espose ragioni in senso affermativo.

L'oratore dice che gli preme di dichiarare ch'egli appoggia l'osservazione dell'on. Lugli; ed aggiunge che il Governo ha maggior interesse ad appoggiare le ferrovie economiche, che non a lasciar sviluppare i *tramways*.

Spera che il Ministro verrà alla conclusione dell'on. Lugli, cioè essere interesse del Governo di promuovere le ferrovie economiche e dare il sussidio delle 1000 lire al chilometro, nell'interesse stesso delle finanze dello Stato.

Spaventa, manifestandosi contrario alla opinione degli onorevoli Lugli e Sella, dice che, secondo la legge del 1873, non si potrebbe lasciare al Ministro l'applicazione del sussidio alle ferrovie a sezione ridotta, perchè la legge del 1873 contempla le sole ferrovie ordinarie.

Fa osservazioni sulle varie classi di ferrovie e sui *tramways*, dimostrando la necessità e l'urgenza di una legge sui *tramways*, ai quali pure non si potrebbe dallo Stato accordare sussidii.

Sella dice che l'on. Spaventa teme non potersi far distinzione fra i *tramways* e le ferrovie economiche.

Ma la distinzione è immensa. I *tramways* non pagano allo Stato alcuna specie di imposta.

Sandonato. I *tramways* pagano le tasse pei cavalli.

Sella. Qui si parla di *tramways* a vapore.

L'oratore espone quindi il sistema oggi vigente per la concessione dei *tramways*.

Egli e l'on. Lugli hanno inteso parlare di ferrovie sottoposte all'approvazione del Governo, sebbene sieno a sezione ridotta, ma che poco si distinguono dalle ordinarie.

Crede che nella concessione dei sussidii alle ferrovie a sezione ridotta non si violino nè la legge del 1873, nè la giustizia.

Conviene poi coll'on. Spaventa circa ai *tramawys* ed alla necessità di una legge; ma non crede siavi alcun pericolo nel promuovere ferrovie costruite coi minori sacrificii possibili.

Spaventa dice associarsi all'on. Sella nel concetto di promuovere le ferrovie economiche, ma non crede che l'articolo 12 della legge del 1873 possa applicarsi ai *tramways*.

Bisogna che si distinguano, in modo assoluto, le ferrovie economiche dai *tramways*. Il Ministro studii la questione, ed applichi l'art. 12 della legge a tutte le ferrovie economiche, purchè siano distinte dai *tramways*.

— Nella seduta del 3, l'on. *Nervo* distingue le questioni ferroviarie secondo due ordini diversi di considerazioni: l'uno relativo agl'inconvenienti a cui può dare luogo il riparto dei fondi, e l'altro relativo all'interpretazione che si dà agli articoli della legge, rispetto ai diversi sistemi di costruzioni, ordinarie o ridotte.

Circa il riparto, non ricorderà le critiche fatte, ma nota le perdite che lo Stato è esposto a subire col sistema adottato. Ciò dimostra, prendendo in considerazione gli interessi del capitale impiegato nelle costruzioni ferroviarie.

In secondo luogo, colla legge del 20 luglio 1879 lo Stato verrebbe anche a perdere enormemente sulle tasse che percepisce dalle ferrovie economiche.

Si ha in fine una perdita per le popolazioni, che, secondo la legge medesima, dovrebbero aspettare anni ed anni per avere il beneficio delle rapide comunicazioni, che sono loro necessarie.

Accenna quindi ai modi per evitare queste diverse perdite. Questi modi sono due: un sistema di appalto, che permetta di chiedere agli assuntori l'anticipazione delle somme, riservandosi il Governo di farne il rimborso colle quote annuali stanziate nel bilancio; l'altro modo sarebbe una maggiore partecipazione dell'industria privata nelle costruzioni ferroviarie.

Circa il dubbio che l'industria privata non abbia capitali sufficienti per compiere intere linee, osserva che in Italia vi sono da 700 ad 800 milioni di depositi nelle Casse di risparmio; il che dimostra che il capitale sovrabbonda, ma manca la fiducia, per cui si ricorre piuttosto al capitale straniero.

Passa quindi a parlare delle ferrovie economiche; ed associandosi alle osservazioni degli on. Lugli e Sella, dimostra il bisogno di dare impulso alle costruzioni ferroviarie economiche, perchè le linee complementari, che si debbono costruire con quel sistema, possano avere maggiore efficacia. Perciò l'art. 12 della legge del 1879 deve essere interpretato nel senso della legge del 1873, cioè coll'ammettere un sussidio chilometrico di lire 1000 per queste ferrovie, le quali debbono essere costruite solo dove la necessità lo richieda.

Sulle ferrovie da costruirsi dal Governo, e per le quali viene richiesto il concorso delle Provincie e dei Comuni, osserva che la legge del 1879 deve interpretarsi nel senso che questi Corpi morali possano non solamente fare concessioni per l'esercizio, ma anche le costruzioni per loro conto. Volendo dare un'altra interpretazione a quella legge, essa sarebbe assai meno liberale della interpretazione data alla legge del 1873.

Trova anche illiberale l'interpretazione per ciò che riguarda la facoltà da darsi ai Comuni e alle Provincie di emettere delle Obbligazioni per procurarsi il capitale necessario per le costruzioni da farsi.

Dall'on. Ministro, tanto competente nella materia di cui si discute, spera d'avere delle spiegazioni rassicuranti sulle questioni accennate.

Favale non è d'accordo con l'on. Spaventa nelle considerazioni da questi manifestate sul movimento dei *tramways*, pei quali nulla si chiede al Governo; e perciò, applicando a loro riguardo le stesse disposizioni vigenti per il movimento ferroviario, si farebbe cosa ingiusta.

Dimostra quanto sia gravosa l'imposta del 13.20 e dei cinque centesimi per biglietto, che si vorrebbe imporre a queste ferrovie economiche: si paralizzerebbe in questo modo la loro efficacia ed il loro sviluppo, e quindi ne verrebbe danno grandissimo al commercio.

Spera che il Governo non entrerà nella via fiscale battuta dall'on. Spaventa a questo riguardo, e che saprà inspirarsi ad un concetto più liberale.

Barazzuoli, parlando dell'applicazione della legge del luglio 1879, confuta alcune osservazioni dell'on. Lugli. Accennando poi alle opinioni manifestate dall'on. Spaventa e dall'on. Sella, si schiera dalla parte di quest'ultimo. Non vuole fermarsi sulla questione del sussidio, se cioè debba darsi o no nella misura prescritta dalla legge del 1873 anche ai *tramways*. Anche le ferrovie economiche sono costruzioni ferroviarie: debbono dunque avere lo stesso trattamento e gli stessi diritti.

Spaventa, si meraviglia delle parole dell'on. Favale contro le sue asserzioni sulla necessità di una legge per regolare la concessione dei *tramways*.

Citando pareri del Consiglio di Stato in appoggio delle sue osservazioni, dichiara che non vuole punto respingere la libertà dei *tramways*, e protesta contro chi mostrò credere ch'egli, invocando una legge, avesse lo scopo di impedire questa libertà.

Spera che il Governo presenterà il progetto di legge già promesso, e sarà allora il caso di discutere ampiamente. Espone però qualche suo concetto sulla legislazione, che dovrebbe regolare la materia dei *tramways*.

Rispondendo poi alle osservazioni dell'on. Barazzuoli, dice che l'interpretazione da lui data alla legge del 1873 non è conforme alla equità.

Svolge molte considerazioni per dimostrare che alle fer-

rovie a sezione ridotta non può applicarsi la disposizione dell'art. 12 di quella legge.

La legge del 1873 non derogava alla legge generale dei lavori pubblici ed alla disposizione dell'art. 224.

Conclude dichiarando che la Camera, pel vantaggio di pochi chilometri di ferrovia, potrebbe giungere a demolire il diritto pubblico.

Lacava esprime le sue opinioni sulla questione delle ferrovie secondarie, e si dichiara favorevole ad una legge sui *tramways*.

Allievi fa alcune osservazioni sulla questione dei *tramways*, sostenendo che questi non possono essere assoggettati alle leggi di finanza, che riguardano le ferrovie ordinarie.

Parla delle ferrovie economiche, del loro carattere, e del modo di regolarle, dimostrando come in molti casi non si fanno osservare le leggi ed i regolamenti. Dice che non vuole resistenze soverchie prima, nè soverchie condiscendenze dopo.

Sella (per fatto personale) risponde di nuovo a qualche osservazione dell'on. Spaventa.

Dice che anche nella legislazione ferroviaria si va facendo un'evoluzione, conforme allo sviluppo che prende questa materia. Espone quale sia, tra le ferrovie e i *tramways*, la differenza dal punto di vista giuridico ed amministrativo; e dimostra che la legislazione deve modificarsi col progresso dei mezzi di locomozione, ai quali la legge vecchia non provvedeva, perchè allora non v'erano. A tutto rigore di legge, se i *tramways* si considerassero come ferrovie, dovrebbero essere assoggettati a tutte le tasse che gravano le ferrovie, e così sarebbero rovinati.

Si facciano altre leggi, se occorre, ma non si impedisca, per l'applicazione delle leggi vigenti, lo sviluppo delle utilissime ferrovie economiche. Queste non possono essere escluse dal beneficio dell'art. 12 della legge.

Grimaldi, come ex-relatore della legge sulle costruzioni ferroviarie, risponde all'on. Lacava, che invocò la sua testimonianza, e dichiara che coll'art. 12 si è voluto provvedere esclusivamente alle ferrovie ordinarie.

É una questione diversa quella che l'on. Sella fa per le ferrovie economiche.

Egli (Grimaldi) è disposto ad appoggiarlo nei provvedimenti che intendesse proporre per favorire le ferrovie economiche, ma la legge del 1879 non lo riguarda.

Lanza crede che nulla si debba fare per crear impacci allo sviluppo delle ferrovie economiche, *tramways*, ecc.

Parla di questo sviluppo, e crede che l'iniziativa locale debba essere incoraggiata e non inceppata. Le leggi devono essere reclamate da necessità vere e da inconvenienti reali. Anticipandole, si turba lo sviluppo delle locali iniziative.

L'oratore svolge altre considerazioni sulla necessità di attuare quel savio discentramento, che sempre si promette agli enti locali.

— Nella seduta del 4, l'on. Alvisi prende a parlare della parte tecnica ed amministrativa nei sistemi di ferrovie economiche.

Per la parte tecnica, determina i caratteri che distinguono i *tramways* e le ferrovie economiche dalle ferrovie ordinarie.

Riduce i tipi delle ferrovie economiche a sezione ordinaria a tre, ed a due quelli a sezione ridotta, enumerandone le differenze, e porgendo esempi di ciascuno di essi.

Esorta la Camera a non dare troppa importanza ai difetti della legge, che resterà monumento della presente legislatura.

Zanolini nota che il riparto dei fondi fra le diverse categorie si deve intendere distinto in due periodi: un primo per le linee di interesse nazionale, un secondo per quelle di interesse locale; ed accenna quindi alle precedenze evidentemente stabilite nella legge per la costruzione di alcune delle prime.

Crede che nè il Governo, nè la Camera abbiano il diritto di sottrarre fondi a queste determinate linee.

Esamina quindi la distribuzione dei fondi assegnati nel presente bilancio per le linee che sarebbero comprese nel secondo periodo, ed accenna ai criterii, che dalla legge stessa sono determinati per il riparto dei detti fondi: criterii che costituiscono limiti, i quali non possono essere oltrepassati.

Prega quindi i colleghi di contenersi nei loro desiderii di preferenze locali, affinchè la legge possa avere la sua piena ed efficace esecuzione.

Lacava non trova esatta la divisione fatta dall'on. Zanolini in due periodi per la costruzione delle linee. La legge distingue il contributo per le quattro diverse categorie, ma vuole che siano principiate tutte contemporaneamente.

Dice che nella legge stessa sono determinati i criterii di preferenza per la costruzione delle diverse linee: e questi criterii sono due: il primo è consacrato nell'art. 9, ove sono indicate talune linee speciali, che debbono essere costruite in precedenza; l'altro criterio è consacrato nell'articolo 15 per tutte quelle linee per le quali i Comuni e le Provincie interessate facciano una determinata anticipazione.

Indelli (relatore) dice che votò la legge trascinato dalla corrente parlamentare; fatti dopo i suoi studii sulla legge stessa, e seguita la discussione di questi giorni, è venuto nella conclusione, che la legge del 1879 subì la impressione del timore della speculazione. Fu una reazione contro l'industria privata, e lo Stato disse: Farò da me stesso.

Ma ora, dopo gl'inni e le censure, conviene esaminare quello che di bene può veramente ricavarsi dalla legge.

L'on. Romano pose la questione nei suoi termini più larghi. Qual'è l'interpretazione da darsi all'art. 12? Può il Governo affidare la costruzione delle linee all'industria privata?

A risolvere questa questione, l'oratore comincia dall'esaminare la Relazione dell'on Morana, e quindi quella dell'on. Grimaldi, in quelle parti che possono aver dato origine ai criterii accennati in quell'articolo; e rileva che questi criterii non sono contrarii alla concessione delle linee all'industria privata, ma la subordinano all'approvazione del Parlamento.

Crede che, dopo tali dichiarazioni, l'articolo 17 doveva essere modificato: ad esso infatti viene data un'interpretazione che la Camera, nella discussione che precedette l'approvazione della legge, non volle assolutamente darvi. Quando il Parlamento approva una concessione, fa una legge speciale: di qui la inutilità dell'art. 17.

Osserva all'on. Arbib, che lamentava la sorte delle ferrovie di categoria inferiore per la sproporzione nel riparto delle quote a ciascuna di esse assegnate, che la legge ha accordato già un grande vantaggio alle ferrovie delle categorie inferiori, col dare loro la precedenza nella costruzione ogniqualvolta fosse anticipato il concorso dei Corpi morali interessati.

Osserva anche che gli 8 milioni di lire stanziati in più nel bilancio vanno ad esclusivo beneficio delle linee di seconda, terza e quarta categoria; ed è da considerare che questa somma non va confusa col miliardo e 260 milioni contemplati nella legge del 1879. Dice che fa d'uopo tener conto delle costruzioni in corso, e quindi non può ammettersi la grande sproporzione nel riparto delle quote, accennata dall'on. Arbib

Per queste considerazioni, egli crede che le linee secondarie saranno costruite anche prima del termine stabilito nella legge.

Accenna all'importanza degli articoli 10 e 32 della legge del luglio 1879 per ciò che riguarda gli stanziamenti riferentisi alle costruzioni delle linee di quarta categoria, ed i criterii che debbono guidare il Governo nelle concessioni per la costruzione delle medesime: per le ferrovie di seconda e terza categoria, le linee sono normalmente indicate nella legge.

Risponde agli onorevoli Zanolini e Morana, che la Giunta generale del bilancio prevenne i loro desiderii, per ciò che riguarda le linee di seconda categoria, sottoponendo al Ministero un quesito, nel quale venivano accennati i dubbii intorno alla pronta esecuzione della legge, per il soverchio frazionamento delle somme da stabilirsi per le nuove costruzioni.

A questi dubbii l'onorevole Ministro rispose: il dovere

della Commissione era dunque compiuto. In ogni modo, preoccupata essa degli inconvenienti accennati da alcuni oratori su questa grave quistione, ha chiesto anche al Ministero un prospetto ordinato dei lavori da eseguirsi; e dopo ciò, la responsabilità a cui tocca (*).

All'on. Nervo osserva che le linee non debbono costruirsi tutte in una volta: nella risposta del Ministro al quesito della Sotto-Commissione è espresso egualmente questo avviso.

Per ciò che riguarda i *tipi*, dice che la Commissione ha richiamato l'attenzione del Ministro su questa grave questione.

L'adozione dei tipi economici non deve pregiudicare l'avvenire; essi perciò debbono essere studiati, non solamente da una Commissione di ingegneri, ma da persone che si occupino altresì delle esigenze economiche e militari.

Ringrazia l'on. Vollaro per aver sollevata la questione riferendosi specialmente alla linea Eboli-Reggio; relativamente alla quale, nel prospetto ufficiale presentato dal Governo non vi sono cifre di economia per tipi economici.

L'oratore espone poi alcune considerazioni sull'applicazione dell'art. 12 della legge circa alle ferrovie economiche.

Quanto ai *tramways*, crede non fosse il caso di occuparsene.

Il *Presidente* annunzia una proposta relativa ai *tramways* ed alle ferrovie economiche, per la presentazione di una legge speciale, firmata dagli on. Lugli, Lacava, Spaventa ed altri.

Baccarini (Ministro). Ringrazia coloro che hanno sollevato le varie questioni, e prende a rispondere ai varii oratori, non nell'ordine numerico, ma in quello delle materie.

Comincia dall'on. Lugli circa l'interpretazione dell'art. 4, relativo all'appalto dei lavori, e dichiara non esservi ragione a ritardare la ripartizione dei fondi, quando gli enti interessati sono d'accordo.

Poi passa ai dubbii sollevati sull'art. 12.

Appunto perchè, come disse l'on. Spaventa, la legge ha avuto tutta la fiducia nel Governo e nessuna nell'industria privata, parve al Ministro che l'art. 12 comprenda anche le ferrovie economiche; e che ciò sia detto chiaramente nell'art. 16, il quale dice che per la costruzione ecc., si adotteranno i *sistemi più economici*.

Ma l'on. Spaventa teme la confusione delle ferrovie economiche coi *tramways*.

Il Ministro dichiara che cosa egli intenda per *tramways*, e dice che la distinzione tra questi e le ferrovie è facile, in quanto alla costruzione, ma assai difficile nell'esercizio.

È un vero *tramway* quello che va da Porta del Popolo a Ponte Molle; è una ferrovia quella che va da Termini a Tivoli. Ma una ferrovia che si esercita come i *tramways*, che fa quanti treni vuole, ha diritto al concorso del Governo? Crede di no.

I dubbii dunque sorgono sull'articolo 18, e non sull'articolo 12, che per lui è chiarissimo.

Epperciò grande è stata la sua sorpresa nel sentire ieri dall'on. Lacava e dall'on. Grimaldi, che la legge delle costruzioni è stata fatta unicamente per le ferrovie ordinarie.

L'on. Grimaldi ha detto ieri che, per interpretare l'articolo 12, bisogna guardare all'intenzione del proponente. Or bene, l'art. 12 è stato per l'appunto proposto dall'onorevole Villa, attuale guardasigilli, coll'intento di favorire le ferrovie economiche. Il Ministro lo prova con gli atti parlamentari, dando lettura di varii brani di discorsi, anche del relatore; poi esclama che gli pare impossibile che, mentre la legge con l'art. 18 dà al Governo facoltà di accordare per semplice Decreto Reale quante concessioni gli piaccia, gli neghi poi con l'art. 12 di accordare qualche facilitazione.

Dichiara che così egli la pensava; ma, poichè vede che la Camera non è concorde nell'interpretazione dell'art. 12, e che invece gli sembra concorde nel desiderio di una interpretazione autentica, egli presenterà un apposito progetto di legge, poichè non ardirebbe, in tanta discrepanza di pareri, di fare delle concessioni secondo l'art. 12. Epperciò ringrazia l'on. Lugli di avere sollevato quei dubbii.

Passando ad altra questione relativa all'art. 18, dice che in qualche provincia essendovi stati speculatori che si offrirono di fare le ferrovie senza i decimi, quelle Provincie chiesero di essere esonerate dal pagamento dei decimi da esse dovuti allo Stato.

Ma il Governo rispose che esse non potevano speculare a danno dello Stato, e che pagherebbero i decimi in proporzione della spesa che la ferrovia costerebbe.

Dice poi che, ad onta dei suoi difetti, la legge del 1879 fa veramente onore a questa legislatura; che essa è una legge embrionale, la quale potrà essere sviluppata.

Non ammette di averla violata, come lo accusò l'onorevole Zanolini, e si conforta che tale accusa non siagli stata fatta dalla Commissione generale del bilancio.

Alle ragioni già addotte dall'on. relatore, ne aggiungerà qualcun'altra.

Si dice che c'è la legge che accorda la precedenza ai capiluoghi di provincia, e che il Ministero non l'ha osservata. Ma precedenza non vuol dire esclusività. La precedenza è stata mantenuta.

L'on. Ministro dimostra, argomentando *ab absurdo*, e provando che altrimenti l'articolo 15 non avrebbe ragione di essere.

Dice che la legge comincia fin da ora a produrre i suoi benefici effetti; e che egli deve lasciar da parte le sue preferenze tecniche e limitarsi a far eseguire la legge, senza preoccuparsi delle impazienze degli uni, più che degli altri.

Se la legge non ha provveduto maggiori mezzi, ciò non riguarda lui, ma la Camera; egli non ha altro còmpito che di applicare la legge.

Risponde agli onorevoli Romano, Arbib e Nervo, che si sono occupati del modo di affrettare l'esecuzione di alcune linee, che le loro raccomandazioni riguardano il Ministro delle finanze, non lui.

Dà pure schiarimenti all'on. Vollaro circa la ferrovia Eboli-Reggio.

Grimaldi risponde al Ministro essere verissimo che l'articolo 12 ebbe origine da un emendamento dell'on. Villa, ma che in esso emendamento non si parlava affatto di ferrovie a scartamento ridotto. Del resto, gli fa piacere che l'Ammistrazione abbia riservata la interpretazione in apposito progetto di legge.

Qui segue la seduta del 5, in cui si chiuse la discussione del capitolo 143, coll'approvazione della Tabella *A* per le linee di prima categoria; ma la sovrabbondanza delle materie ci costringe a differirne il sunto nel prossimo numero, col seguito della discussione, non ancora terminata.

LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

e l'Inchiesta

(*Continuazione — Vedi n.* 9).

Il Capo VI tratta esclusivamente delle *Tariffe*, abbracciando i quesiti da 80 a tutto il 95.

Esposta la tariffa media dei trasporti delle merci a grande e piccola velocità, per le linee Meridionali e Calabro-Sicule, nell'anno 1877, l'Amministrazione ne conchiude:

1° che le tariffe di trasporto stabilite dall'atto di concessione erano disadatte ad ottenere un conveniente sviluppo del traffico;

2° che una riforma era specialmente necessaria nella tariffa delle derrate alimentari a gran velocità e delle merci a piccola velocità, il cui movimento a tariffa speciale ha assorbito i 6/7 del movimento totale, esclusi i trasporti per conto dello Stato;

(*) Vedi, a questo proposito, il sunto della Relazione dell'on. Indelli nel *Monitore*, num. 7 e 8 a. c.

(La Red.)

3° che a questi ribassi ed a quelli effettuati sui trasporti dei viaggiatori è dovuto se le spese salirono oltre il 75 0[0 degli introiti;

4° che il meccanismo della scala mobile ha potuto funzionare senza compromettere le sorti della Società, per non aver essa ultimate le sue costruzioni.

Molte considerazioni vengono fatte nella Memoria circa le vigenti tariffe per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. Le disposizioni contenute nell'attuale regolamento-tariffe della Società sono pressochè conformi a quelle in uso sulle ferrovie Romane, ma differiscono alquanto da quelle dell'Alta Italia. Sarebbe a desiderarsi che, come si pratica in altri paesi, anche in Italia le disposizioni e modalità, che regolano le condizioni dei trasporti, fossero uniformi per le diverse Amministrazioni ferroviarie; che uno fosse il modello della nota di spedizione; che pure fosse uniforme e resa più semplice la nomenclatura delle merci. Nelle nomenclature ora esistenti si trovano distinte più di 1,500 voci; il che è causa di lungaggini, di incertezze e di errori per gli agenti ferroviarii chiamati ad applicarle.

In servizio cumulativo interno si applicano, di massima, le tariffe ordinarie di ciascuna Amministrazione.

In servizio interno, vi sono 5 tariffe speciali a gran velocità ed 8 a piccola velocità. Le tariffe speciali accaparrano i 6[7 della percorrenza totale delle merci a piccola velocità, lasciandone solo un settimo alle tariffe normali.

L'imposta governativa esercita sui trasporti un'influenza deprimente: e peggio ancora sarebbe, se prevalesse la massima, sostenuta da taluni, di riscuotere l'imposta governativa, non sul prezzo effettivo di tariffa, ma sul prezzo nominale, assoggettando cioè all'intera imposta i biglietti a prezzo ridotto. —

Quanto agli introiti, la categoria di traffico che dà il maggior prodotto netto è quella dei viaggiatori a prezzo intero.

I viaggiatori di terza classe danno, infatti, un profitto del 56 per 100, quelli di seconda del 37, quelli di prima del 28, e quelli di quarta del 27.

Questi ultimi, introdottisi per facilitare i trasporti delle classi più bisognose, si restringono ad alcuni treni mattutini da e per Napoli, mentre sugli altri punti della rete i biglietti di andata e ritorno bastano a tutti i bisogni.

I viaggiatori con biglietti di andata e ritorno, e le altre categorie di viaggiatori a prezzo ridotto insieme riunite, danno un utile molto inferiore a quello dei viaggiatori a prezzo intero: cioè del 3 per 100 pei viaggiatori di prima, del 18 per quelli di seconda, del 37 per quelli di terza classe. I viaggiatori di 4ª classe (viaggianti in massa) danno invece una perdita del 27 0[0.

La perdita maggiore si ha nel trasporto dei militari, che, presi complessivamente, danno 100 d'introito e 155 di spesa.

I trasporti dei bagagli e delle merci a grande velocità danno una perdita del 30 per 100.

I trasporti delle merci a piccola velocità danno un prodotto netto del 20 per 100. —

Dall'esame particolareggiato delle tariffe di trasporto nei rapporti delle spese e degl'introiti dell'esercizio, la Memoria conchiude che, se pei trasporti dei viaggiatori a prezzo intero e dei militari, un aumento di prezzo può essere utile ed anche desiderabile, per tutti gli altri trasporti invece l'aumento di prodotto netto dev'essere dato di preferenza dallo sviluppo del traffico.

« Le Società ferroviarie (essa dice), che qual più, qual meno, si trovavano tutte nella condizione delle Meridionali, invece di stare nei limiti dello stretto diritto, preferirono realizzare lo scopo pel quale le strade erano state costruite, ribassando le tariffe quanto era necessario perchè il traffico si svolgesse. Il traffico si svolse difatti, ma a tutto loro danno; e se la Società delle Meridionali potè sostenersi e far fronte ai suoi impegni, lo ha dovuto alle ragioni già svolte più sopra ».

E l'Amministrazione ne conchiude che, « se fino ad ora la riescita delle Società ferroviarie in Italia non è stata splendida, la causa prima e maggiore di questo insuccesso non dev'essere attribuita ad esse, ma bensì alle vicende politiche, alla loro influenza sulle sorti del credito, e finalmente alla inesperienza che avevasi, quando furono stipulati i contratti, tanto del costo delle costruzioni, quanto, e più specialmente, delle condizioni indispensabili per un buono, regolare e proficuo esercizio ».

In risposta poi al quesito 89, circa i miglioramenti che potrebbero apportarsi alle tariffe, l'Amministrazione dice di aver procurato d'introdurre tutti i possibili miglioramenti nei viaggi di andata e ritorno, circolari e di abbonamento, di guisa che a tale riguardo ben poco rimane a farsi.

Del resto, la tariffa è un congegno per sua natura mobile, delicato, sensibilissimo, e richiede una profonda esperienza per giudicare con sicurezza delle conseguenze di una variazione nei prezzi di trasporto, con criterio esatto delle spese d'esercizio. Il limite minimo della tariffa dev'essere il rimborso della spesa; il limite massimo è determinato dalle condizioni del mercato o della concorrenza. L'uno paga puramente le spese vive; l'altro paga le spese e contribuisce a rimunerare il capitale d'impianto. La merce che non paga le spese dev'essere bandita dalle ferrovie. Per le merci che possono sopportare una tariffa eccedente la spesa di trasporto, bisognerà saper scegliere, fra la massima e la minima, la tariffa intermedia capace di assicurare il massimo prodotto netto.

In risposta al quesito 95, la Memoria dice che la politica del Governo italiano, in fatto di tariffe, è stata sempre, finora almeno, apertamente fiscale. Come fu già accennato più sopra, la Società ribassò il prezzo dei viaggiatori del 23 p. 0[0, quello delle merci a grande velocità del 41.25 p. 0[0, e quello delle merci a p. v. del 49 0[0; ma il Governo, gravando le spese colle imposte e colla scala mobile, fece salire la spesa dei trasporti dei viaggiatori da 1 ad 1.92, dei trasporti merci a g. v. da 1 ad 1.75, e di quelli a p. v. da 1 ad 1.68. Quindi la Società, ribassando le tariffe, fece non il proprio interesse, ma quello della Finanza, coll'aumentare il prodotto lordo e per conseguenza la partecipazione dello Stato agli introiti. Ed il Governo, colla sua condotta, contribuì costantemente ad aumentare le spese d'esercizio.

L'Amministrazione però non crede che la politica passata del Governo dia sufficienti indizii per affermare quale sarebbe la sua condotta futura in questa materia, qualora avesse in suo potere tutte le strade ferrate; imperocchè potrebbe accadere che le considerazioni politiche, infiltrandosi nell'Amministrazione ferroviaria, facessero proclamare, se non la gratuità dei trasporti voluta dal Lamartine, almeno un ribasso notabile nelle tariffe, mettendo la maggior spesa a carico dei contribuenti!!...

Il Capo VII tratta dell'*ingerenza governativa*, abbracciando i quesiti da 96 a 100.

Rispondendo a quest'ultimo, l'Amministrazione delle Meridionali afferma che la ingerenza dello Stato nell'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata deve ridursi in quei più ristretti limiti, che le particolari condizioni di ciascuna concessione consentono, affinchè riesca *efficace, pronta, non imbarazzante e non dispendiosa,* come è appunto indicato nel presente quesito.

Quindi fa d'uopo sia concentrata in pochi ed autorevoli funzionarii, i quali, avendo solo e diretto rapporto colle Direzioni, possano da queste promuovere prontamente quei provvedimenti, che suggeriscono loro, sia nell'interesse del pubblico servizio, sia in quello particolare dello Stato, le informazioni raccolte o i fatti riconosciuti in periodiche o saltuarie ispezioni fatte sulle linee esercitate.

La Società delle Meridionali trovasi ora in due diverse condizioni di concessione: per la rete delle Meridionali propriamente detta, essa gode di una concessione per la quale le è garantito un annuo prodotto lordo chilometrico; per la rete delle Calabro-Sicule, essa non fa che esercitare le linee per conto dello Stato, ricevendo un compenso

determinato sul prodotto lordo, e il beneficio di un tanto per cento sul prodotto netto.

Nelle condizioni della concessione delle Meridionali, il Governo non ha da intervenire per nulla in quanto riguarda le spese d'esercizio. Il Governo non ha che da riscontrare i prodotti, accertarsi dell'esattezza delle cifre presentate dalla Società, poichè è in relazione a queste che lo Stato concorre più o meno largamente nelle sovvenzioni chilometriche assicurate colla concessione.

Tale riscontro non fa mestieri che sia continuo e minuzioso, ma basta sia fatto ad intervalli da persona esperta, perfettamente informata della materia, la quale con parziali verificazioni può efficacemente supplire all'Ufficio speciale addetto al Commissariato.

Ciò per quanto riguarda la parte economica della gestione in rapporto collo Stato. Per quanto riguarda l'esercizio propriamente detto in rapporto coll'interesse del pubblico, non è meno sufficiente ed efficace il sistema di pochi ed autorevoli funzionarii.

La pianta organica dei Commissariati per l'esercizio, approvata col R. Decreto dell'11 gennaio 1874, non corrisponde per nulla alla estensione ed all'importanza del sindacato governativo, a termini del regolamento del 31 ottobre 1873.

Passando a considerare l'ingerenza governativa rispetto all'esercizio delle linee Calabro-Sicule, ciò che si è detto per le Meridionali, circa il riscontro dei prodotti, è applicabile anche alle Calabro Sicule. In quanto alle spese, la cosa è differente, essendo il Governo direttamente interessato perchè sieno tenute nei più ristretti limiti possibili. Però, siccome la Società ha un benefizio sul prodotto netto, risultante dal prodotto lordo diminuito delle spese ordinarie, così l'ingerenza governativa dev'esser molto circoscritta per ciò che si riferisce a queste spese, in modo non dissimile da quanto si fa pei prodotti.

Restano le spese straordinarie, per le quali occorre l'approvazione ministeriale, e quindi il Ministero possiede già, prima che gli si presentino i conti, gli elementi ger giudicare della loro ammissibilità.

Conchiudendo, la Memoria dice che, per quanto si riferisce all'esercizio propriamente detto, l'ingerenza governativa non deve perdersi nelle minuzie del servizio, ma considerare la sua missione da un punto di vista più elevato, qual si conviene a chi ha nelle mani la suprema direzione della cosa pubblica. Però i regolamenti del 1873, per la sorveglianza, polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario, dovrebbero essere sostanzialmente riformati. Come sono concepiti, rimangono in gran parte lettera morta, perchè alle minute prescrizioni ivi contenute non corrispondono i mezzi di esecuzione.

E quando questi si aumentassero in modo da assicurare l'osservanza di quei regolamenti, si cadrebbe in una ingerenza governativa avente tutti i caratteri opposti a quelli indicati in testa al presente quesito.

(*Continua*).

IL TRAFORO DEL GOTTARDO

In relazione alle notizie già date nel precedente nostro numero circa questo grande avvenimento ferroviario, che riscosse l'ammirazione ed il plauso di tutto il mondo civile, adempiamo il dovere di riprodurre gli ulteriori ragguagli che vi si riferiscono, nonchè alcuni documenti destinati alla storia di questa colossale intrapresa, che insieme col traforo del Fréjus e col Canale di Suez formerà una delle più belle glorie del nostro secolo.

Alla comunicazione che venne loro fatta dal Consiglio federale sulla riuscita della perforazione del tunnel del Gottardo, l'Imperatore di Germania ed il Re d'Italia hanno risposto coi seguenti telegrammi:

Telegramma dell'Imperatore.

« Nell'esprimere al Consiglio federale la mia sincera riconoscenza per la buona notizia dell'incontro al punto prefisso delle due gallerie del Gottardo, vi aggiungo le mie vive felicitazioni per questo avvenimento d'un'importanza storica.

« Questa grande notizia mi è pervenuta nel momento in cui l'Imperatrice ed io, in una società d'intimi, discutevamo la quistione di sapere se l'incontro avrebbe certamente luogo il 1° marzo, come lo si sperava. La mia gioia fu dunque tanto più viva, in quanto che potei immediatamente annunciare che la meta era di già raggiunta. La perseveranza e tenacità furono coronate dal successo ».

Telegramma del Re.

« Colla più viva soddisfazione ricevo l'annuncio della congiunzione delle due gallerie del Gottardo. Io felicito tutti quelli che hanno concorso al compimento di un'opera che onora il nostro secolo. Attraverso di questa nuova via, che la scienza ed il lavoro hanno aperto alla civiltà ed al commercio, io saluto la nobile Nazione svizzera, da nuovo vincolo unita all'Italia ».

Inoltre, il Presidente del Ministero del Granducato di Baden, sig. Turban, dietro ordine di S. A. R. il Granduca, ha mandato al Consiglio federale le sue più sincere felicitazioni per il felice compimento del traforo del Gottardo « nella ferma fiducia del progresso benefico di questa grande opera internazionale e dello sviluppo delle relazioni reciproche fra i paesi ch'essa congiunge ».

Il Cancelliere dell'Impero germanico ha diretto alla Legazione svizzera la seguente lettera, in data 29 febbraio:

« Con interessamento sincero, il sottoscritto ha preso cognizione di questa notizia, ed egli esprime con tanta maggior soddisfazione la propria gioia per l'esecuzione assicurata della comune intrapresa, in quanto che ha la convinzione che quest'opera sarà apportatrice di grandi beneficii agl'interessi internazionalii impegnativi, ed in particolare a quelli dei nostri due paesi.

« BISMARCK ».

Il Presidente del Consiglio dei Ministri d'Italia, on. Cairoli, telegrafava lo stesso giorno al Ministro d'Italia a Berna:

« I miei più sentiti ringraziamenti per il vostro telegramma.

« Esprimete al Consiglio federale le mie felicitazioni più cordiali per questo avvenimento, destinato a stringere viemaggiormente i vincoli di amicizia e di buon vicinato chè esistono fra le due Nazioni ».

Sulle ultime operazioni, che precedettero l'apertura del tunnel, togliamo i seguenti cenni da una corrispondenza da Airolo, 1° corr., alla *Gazzetta Ticinese:*

La sera del 28 febbraio, alle ore 6 e 40 minuti, la sonda in esercizio dalla parte d'Airolo forò il diaframma, e giunse nel vuoto dell'altra parte; ove i minatori ebbero un istante di sorpresa; poi all'un d'essi balenò l'idea di afferrare il ferro colle mani e tirarlo a sè, quasi si strappasse un trofeo al nemico, ma n'ebbe scottature che l'obbligarono a cederlo, tant'era riscaldato pel lavoro di perforazione. Si continuò allora il lavoro più lentamente e precauzionalmente, parlandosi attraverso quel piccolo foro. Intanto il telegrafo da quei due punti estremi recava la notizia ai due opposti imbocchi, e di là volava in tutte le direzioni. — Il 29 mattina è stato disposto per completare la congiunzione in tutta la sua ampiezza, ed alle ore 11 e 15 minuti partirono gli ultimi colpi, e con essi cadde la rimanente parete divisoria — grande, stupendamente grande istante! — Due operaj della muta di Göschenen volevano passare. spinti dalla brama sitibonda di dirsi primi, ma furono impediti d'avanzare, per non creare imbarazzi, lasciando che il Direttore dei lavori, sig. Bossi, con alcuni suoi addetti, avesse meritamente il vanto della primizia di quella traversata.

Una forte corrente d'aria da Nord a Sud si stabilì immediatamente a sollievo di tutti i polmoni, che da 7 anni e 5 mesi erano condannati a respirare in quella soffocante dinamitica temperatura. La direzione è stata centimetricamente esatta in ogni senso; tutte le previsioni si sono con precisione matematica avverate. La scienza ha una pagina d'oro da registrare nel grande libro del genio umano!

La Direzione dei lavori è stata letteralmente assediata da splendide e lusinghiere felicitazioni da parte di Autorità, scienziati e notabilità di diverse nazioni.

Sulla festa poi datasi il 3 corr. in Airolo, com'era stato preannunciato, scrivono di là, 4, alla *Gazzetta* medesima:

.....La mattina di ieri, gli invitati andarono esaminando i grandiosi cantieri, i laboratoj, le officine, la raccolta geologica, ed assistettero al funzionamento di una perforatrice appositamente disposta davanti ad un masso di granito. Venne l'ora del banchetto, mezzodì.

Il più vasto laboratorio era stato preparato e disposto con tanta arte, con tanto buon gusto di addobbi, che ci parve d'essere in un bel salone. All'entrata, sopra una porta trionfale, eravi un grande ritratto del compianto Favre, sul capo del quale pendeva una corona d'alloro. Quella maschia e simpatica figura faceva battere il cuore d'ammirazione e di dolore — dolore della sua perdita, ammirazione pel trionfante suo genio. Nella sala, tutto all'ingiro, le bandiere e gli stemmi di Germania, Italia e Svizzera, come pure quelli di tutti i Cantoni erano disposti a gruppi simmetrici, coll'intreccio architettonico di tutti gli utensili dei minatori e coll'ornamento degli attrezzi di tutte le macchine in uso. Nel centro delle tre file di tavoli ed in testa agli stessi eravi un secondo ritratto di Favre, circondato dai vessilli dei tre Stati.

Ivi prese posto il Direttore ing. Bossi (*), con a destra ed a sinistra i delegati d'Italia, Germania e Svizzera, poi i membri d'altre delegazioni, i Direttori della Compagnia, i tecnici, gl'invitati.

Lungo una delle pareti della sala, erano disposte le grandi macchine delle officine, colle lucenti loro ruote d'ingranaggio e colle pulite correggie di trasmissione.

Il banchetto di 200 coperti è stato squisito nella scelta d'ogni cosa, ed il servizio, fatto per cura dei signori fratelli Motta, è stato inappuntabile sotto ogni rapporto.

Alle 3 principiarono i *toast*. Sorse primo il direttore dei lavori sig. Bossi in francese. Rambert avvocato in francese, Ditler direttore della Compagnia in tedesco, Dapples ing. federale del Gottardo in francese, Koller delegato dell'Alto Consiglio federale in tedesco, comm. Biglia delegato d'Italia in francese, Regazzi presidente del Governo del Ticino in italiano, Arnold presidente del Governo d'Uri in tedesco, Hava, genero del Favre, in francese, Viccarino ing. in francese, Rambert prof. in francese, ing. Demorra in italiano, Stapf geologo in tedesco, prete Imperatori in italiano, prof. Colladon in francese: in tutto quindici discorsi. Tutti questi discorsi furono un torrente d'entusiasmo per l'opera atletica ormai compiuta, e tutti ebbero una parola di cordoglio per la morte precoce di Favre.

Sempre allietati dalla brava banda musicale del luogo, si rientrò sull'imbrunire in Airolo, nuovamente e ancor più splendidamente illuminato della sera precedente. Tutta la popolazione stava festevolmente fuori delle case e inondava le vie; sempre tripudio, sempre entusiasmo, sempre l'inno dell'universale contento!

Agli operaj vennero distribuite 1300 medaglie d'argento.

(*) La *Perseveranza* si compiace di far sapere ai suoi lettori che il sig. Bossi, successore al compianto Favre nella direzione dei lavori del traforo, appartiene ad un'antica ed illustre famiglia milanese; e che, benchè nato e domiciliato a Ginevra, amò sempre la patria sua, e nel 1848 si arruolò nella cavalleria piemontese, e fece con onore quella campagna.

(La Red.)

CONGRESSO INTERNAZIONALE

PEL RIORDINAMENTO DEL SERVIZIO CUMULATIVO ITALO-GERMANICO.

La mattina del 5 corr., com'era stato annunciato, si riunirono nella sala del Circolo filologico in Firenze i delegati pel riordinamento del servizio cumulativo e delle tariffe ferroviarie internazionali tra le reti italiane, austro-ungariche e germaniche.

Le Amministrazioni ferroviarie rappresentate erano le seguenti:

Meridionali austriache — Bavaresi dello Stato — Sassoni dello Stato — Magdeburgo-Alberstadt — Berlino-Anhalt — Berlino-Postdam-Magdeburgo — Berlino-Stettino — Berlino-Dresda — Turingia-Würtenberg — Baden — Palatinato — Ludovico d'Assia — Meno-Neckar — Francoforte-Bebra — Renane — Berg-Marche — oltre, ben inteso, alle Amministrazioni italiane delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali.

Il comm. ing. Secondo Borgnini, direttore delle strade ferrate Meridionali italiane, ha salutato gl'intervenuti, in nome della Società da lui rappresentata e della Società delle Ferrovie Romane, con nobili parole in lingua francese, che furono vivamente applaudite.

Dopo questo discorso inaugurale, la Commissione internazionale cominciò subito i lavori, secondo l'ordine del giorno prestabilito. Per deferenza ai delegati tedeschi, il comm. Borgnini lasciò il seggio della presidenza, che fu occupato dal sig. De Böhm, consigliere della Direzione delle Strade ferrate Bavaresi dello Stato.

La Commissione deliberò di accogliere la domanda delle Ferrovie del Meno-Neckar, Francoforte-Bebra, Colonia-Minden, Berga-Marca, Turingia e Berlino-Stettino, e di ammetterle quindi a far parte della Lega ferroviaria italo-tedesca.

In seguito approvò gli accordi preliminari presi nella conferenza tenuta in Monaco di Baviera il 4 e 5 febbraio ultimo scorso, fra i delegati di Ferrovie italiane e tedesche. In base a questi accordi, i trasporti in servizio cumulativo fra l'Italia e la Germania, via Brennero, saranno soggetti alle tariffe generali e speciali in vigore sulle singole Ferrovie interessate; saranno, per altro, mantenute le tariffe speciali ora in corso di applicazione per taluni generi di maggior traffico, spediti a vagone completo.

Queste tariffe speciali agevolerebbero i trasporti dei *semi oleosi*, *dello zolfo di Romagna e di Sicilia*, *della canapa*, *lino e stoppa*, *degli olii*, *agrumi e frutta secche*, *del cotone greggio*, *del sommacco* per la Germania; e per contro favorirebbero l'importazione in Italia del carbon fossile, degli spiriti dalla Baviera, del tabacco greggio da Gmunden e Mannheim, dell'olio di catrame, della cicoria, dei ferri e dell'acciaio.

Queste ultime riduzioni non verranno a turbare in nessun modo la produzione nazionale; anzi, a questo proposito, il comm. Borgnini, ritenuta la necessità di conciliare i riguardi dovuti ai nostri produttori colle esigenze dello sviluppo dei traffici internazionali, ha proposto e svolto la teoria sulla quale, a suo avviso, dovrebbero essere basate le relative tariffe, per quanto ha tratto all'Italia. Questa teoria avrebbe per conseguenza, che le merci non dovrebbero pagare pel percorso totale un prezzo inferiore a quello che sarebbe percetto sul territorio italiano mediante le tariffe interne.

I delegati tedeschi ammisero la formola che, sarà inserita nel processo verbale delle conferenze, per norma e studio delle Amministrazioni della Lega.

La Commissione si è pure occupata delle tariffe relative alla esportazione delle derrate alimentari in Germania, Belgio, Olanda ed Inghilterra; ed ha deciso di mantenere la tariffa speciale pei trasporti a grande velocità, già in vigore dal novembre 1877, salvo alcune riduzioni di prezzo consentite dalla Südbahn pel tratto Peri-Kufstein.

Il servizio cumulativo italo-germanico sarà esteso ad un gran numero di Stazioni italiane appartenenti alle tre

Amministrazioni ferroviarie, Alta Italia, Meridionali e Romane; le tariffe e le condizioni di trasporto, non che i prontuarii dei prezzi stessi, fermeranno un libro-tariffa, che sarà in tempo debito pubblicato per cura delle Amministrazioni ferroviarie italiane.

I delegati si sono, per ultimo, occupati a regolare talune particolarità d'ordine interno delle Amministrazioni collegate, ponendo fine così ai loro lavori sabato sera.

Su questo argomento abbiamo ricevuto da Firenze una interessante corrispondenza; ma, in causa di disguido postale, essendoci giunta soltanto all'ultimo momento, dobbiamo differirne la pubblicazione al prossimo numero.

Nostre Corrispondenze

Roma, 9 marzo.

La legge sulle nuove costruzioni ferroviarie ha risolto (come Alessandro fece del famoso nodo del tempio di Gordio) molte questioni d'andamenti e di tracciati: ma non le ha risolte tutte, ed una ve n'è, che fa tuttora gemere i torchi e li farà gemere ancora per un po' di tempo, e questa si riferisce alla scelta del miglior tracciato di una linea succursale a quella dei Giovi.

Ho qui una Relazione a stampa dell'Ufficio tecnico provinciale di Alessandria a quella Deputazione, preceduta da una memoria rivolta dalla Deputazione stessa al Ministero dei lavori pubblici, con cui si vuol dimostrare che la succursale dei Giovi dev'essere la nuova linea per le valli della Stura e dell'Orba, da Corrigliano sulla Ligure occidentale ad Alessandria.

Pare a me che il concetto del legislatore nell'ordinare una Succursale alla linea dei Giovi risulti chiaro e preciso dai termini della legge.

Fra Busalla e Pontedecimo, la linea Torino-Genova passa i Giovi; quel tratto misura chilom. 10 con pendenza massima del 35 per mille, media di chil. 29. Si vuol fare una Succursale, che si designa della lunghezza di 19 chil.; è evidente quindi che si vuole partire da Busalla e giungere a Pontedecimo con pendenza all'incirca di 15 p. 0|00, come richiede l'importanza ed il carattere del servizio del traffico in quel valico appenninico, pel quale passano le merci, che giungono a Genova, in qualche momento, in quantità enormi pel mutar di venti, e che devono trovare uno sfogo maggiore di quello che corrisponderebbe ad un traffico equabilmente ripartito.

L'ingegnere Stranci, dell'Ufficio tecnico provinciale, che ha redatto la memoria presentata, ha lavorato con molta diligenza e pazienza, ma egli non ha però dimostrato che vaghe e non indiscutibili generalità, di dubbia, per non dire di nessuna efficacia.

Il problema, che Alessandria vuole risolto a proprio favore, si può discutere, poichè trattasi di cosa non fatta, ma ancora da fare.

Ma codesto problema dev'essere studiato e svolto con pieno possesso della tecnica ferroviaria e con larghe vedute commerciali; e tali doti non comuni non si potrebbero pretendere in un ingegnere, che potrà probabilmente fare delle buone strade ordinarie od altri lavori simili. Alessandria ha combattuto senza pensare ad assicurarsi forze sufficienti, e, secondo me, ha perduto la prima battaglia, che è quanto dire che probabilmente ha perduto la guerra.

Sullo stesso argomento l'ing. Carlo Navone, in una sua memoria a stampa (*), mentre ha proposto una linea succursale ai Giovi, intesa nello stretto senso della legge sulle nuove costruzioni, si fece poi a studiare analiticamente anche due linee complementari, l'una rivolta su Parma, l'altra su Piacenza.

L'ing. Navone propone come succursale dei Giovi una linea dalla Stazione di Genova (Piazza Brignole) a Borgo Scrivia, oppure una linea dalla Stazione di Genova alla stessa Stazione di Borgo Scrivia.

Al primo di tali andamenti, di cui espone i particolari tecnici, egli coordina una linea per Borgotaro (Stazione della Parma-Spezia); al secondo, una linea per Val di Trebbia a Piacenza.

Senza contestare l'utilità e la convenienza degli andamenti suggeriti dall'ingegnere Navone per una succursale dei Giovi, si crede per lo meno prematura la fatta proposta, inquantochè il parlare ora di nuove linee da Genova a Piacenza e da Genova a Borgotaro e Parma, è far opera inutile; si precede di molti anni il tempo in cui tali linee possono essere veramente richieste dai bisogni del traffico di transito. Quanto al traffico locale, non ce ne sarà mai, poichè si tratta di valicare gioghi di Appennino in cui non vi sono che borgate di diecine od al più di qualche centinaio di abitanti.

L'egregio ing. Navone ha fatto un buon lavoro, ma, a mio avviso, puramente accademico; e sarebbe assai meglio se per una succursale dei Giovi facesse degli studii precisi e particolareggiati, che servissero completamente a soddisfare ai bisogni del traffico e movimento commerciale di tale linea, la quale è fra le più importanti della rete ferroviaria italiana. —

Tra le notizie che si riferiscono agli studii ferroviarii, vi dirò che l'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii della linea da Roccasecca ad Avezzano ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto d'appalto del tronco compreso fra Roccasecca ed Arce. La lunghezza di questo tronco è di m. 8700, ed il relativo importo dei lavori da met-

(*) Abbiamo noi pure ricevuto tale Memoria, col titolo: *Le comunicazioni ferroviarie del porto di Genova colla regione interna oltramontana* — Genova, tip. Martini, 1880.

(La Red.)

tersi in appalto è preventivato in . L. 388,927.83
Quello dei lavori da eseguirsi direttamente dall'Amministrazione . . . L. 83,725.11
In totale L. 472,652.94

L'Ufficio tecnico govervativo per le ferrovie ad Ascoli ha presentato il progetto di un tronco della linea Ascoli-S. Benedetto, di chil. 4. L'importo preventivato dei lavori da appaltarsi è di L. 59,000
Quello dei lavori da eseguirsi dall'Amministrazione . . . . L. 19,500
In totale L. 78,500

E per quanto riguarda le costruzioni, vi dirò che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, in adunanza del 4 corr., ha approvata la spesa di L. 27,000 per la costruzione del fabbricato definitivo per passeggieri nella Stazione di Macarese (linea Roma-Civitavecchia).

Come pure il Consiglio di Stato, in adunanza del 3 corr., ha avvisato che i tre progetti d'appalto per rotaie e ferri minuti occorrenti all'armamento delle due linee ferroviarie di Vallelunga e delle Caldare, presentati dalla Direzione tecnica governativa di Caltanissetta, possano essere approvati per servire di base a regolare appalto a termini abbreviati, ma che però non abbiano a sopprimersi gli ulteriori esperimenti d'asta voluti dai vigenti regolamenti. —

Per ultimo, eccovi il solito sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 1° al 6 corrente mese.

Il Consiglio, oltre i progetti per alcune opere alle calate del vecchio porto mercantile di Napoli, al molo del porto di Marsala, e per la costruzione di alcuni tronchi di strade provinciali nelle provincie di Campobasso, di Potenza e di Chieti, ha approvato il progetto di alcune opere di consolidamento al chil. 97 del tronco di ferrovia Trivigno-Potenza, nella linea Torremare-Potenza; il progetto per la costruzione di un *tramway* a vapore tra Milano, Binasco e Pavia, su quelle strade provinciali; e finalmente, con talune avvertenze, il progetto per un tratto di ferrovia, che dalla Stazione Este-S. Elena conduca alla città di Este.

X.

LA FERROVIA TRANS-SAHARIANA.

Preg.mo sig. Direttore,

Biskra, 24 febbraio.

Poichè Ella desidera tener informati i lettori del suo giornale su quanto si sta intraprendendo dal Governo francese in Algeria, relativamente all'attuazione della progettata ferrovia Trans-Sahariana, di cui molto si parla in Europa, mi reputo ben fortunato di poterle trasmettere delle informazioni prese precisamente sul luogo, cioè a Biskra, località che costituisce uno dei punti estremi della Colonia nel Sud, e che, come tale, sembra destinata a diventare la testa della linea del Sahara.

Veramente questa ferrovia è tanto straordinaria, è tanto fuori delle condizioni comuni delle altre ferrovie, sia di Europa, che delle altre parti del globo, così per la lunghezza e per la natura del suolo che si deve attraversare, come pure per le condizioni politiche di questa regione, ancora al presente sì poco conosciute, che realmente stimerei di assoluta necessità di dare prima un cenno dello scopo, dei vantaggi e delle difficoltà speciali della costruzione di tale linea colossale.

Ma ciò mi condurrebbe ad estendere di troppo il mio scritto, e quindi mi limiterò oggi ad informarla del punto a cui si trovano gli studii preparatorii per questa ferrovia.

I lettori del *Monitore delle Strade ferrate* furono di certo già informati, che il Governo francese ha decretato una somma di seicento mila franchi da impiegarsi nell'esplorazione delle regioni, attraverso alle quali dovrebbe passare la linea pel Sudan.

Già in seno alla Commissione riunita a Parigi per scegliere le persone che dovevano prender parte alla spedizione di esplorazione, si discusse la questione, se la Missione esploratrice doveva esser composta preferibilmente di militari, o piuttosto di ingegneri e scienziati civili.

Naturalmente, trattandosi di spedizione in Algeria, i militari si misero subito innanzi, come se fosse cosa di loro esclusiva spettanza. È vero che qui si tratta di una spedizione piena di pericoli, ed è ben naturale che i militari si offrano a sfidarli.

Ma bisogna anche sapere che da oltre venticinque anni l'Algeria è divisa in due partiti, o meglio in due poteri. Da una parte, il potere militare, che, avendo conquistato l'Algeria colle armi, ha sempre considerato questo paese come un regno appartenente di diritto all'Autorità militare; dall'altra, il potere civile, vale a dire la rappresentanza della Colonia borghese, che lavora da molti anni per ottenere un'amministrazione conforme alla legge comune dei dipartimenti francesi.

In realtà, attualmente in Algeria vi sono due Governi: vi sono città e zone di territorio governate da prefetti e sottomesse alla giurisdizione dei tribunali ordinarii; e vasti territorii governati ancora da generali e colonnelli, e dei famosi *Bureaux Arabes*, che, all'infuori dell'armata attiva, costituiscono una corporazione, la quale, per difendere gli abusi di cui approfitta, si è costituita nemica accanita di ogni colonizzazione europea.

Senza dilungarmi di più su tale questione, gravida di guai e d'imbarazzi per questa Colonia, basterà quanto ho accennato per comprendere perchè il giornalismo della Colonia, e quello favorevole ad essa, voleva imporre come una condizione essenziale, che nessun militare dovesse far parte della Missione di esplorazione, allegando come primario argomento, che gl'indigeni delle regioni poste oltre alle frontiere dell'Algeria avrebbero male accolta la Commissione, se composta di militari, poichè a buon diritto avrebbero potuto sospettare delle intenzioni di conquista.

Checchè ne sia, a Parigi finirono per scegliere una Commissione mista, composta di militari e civili, ma con mag-

gioranza dei primi: cioè il colonnello Flatters, che ha il comando della spedizione, un comandante del Genio, un capitano, due tenenti di armi diverse, due ingegneri speciali di ferrovie e miniere, un medico botanico e geologo, e due geometri addetti all'Amministrazione dei ponti e strade. A questi dovranno poi aggiungersi altri europei, sia per la direziane del convoglio, che per la distribuzione dei viveri e pel servizio dei membri della Spedizione.

La Missione giunse a Biskra sulla fine di gennaio, e vi rimase una quindicina di giorni, per attendere l'arrivo dei numerosi bagagli e per scegliere, fra le truppe della guarnigione, una ventina di soldati, che volontariamente desiderassero servire di scorta alla Spedizione. Pare però che più tardi il generale Saussier abbia dato ordini perchè questi militari non abbiano a passare le frontiere della Colonia e debbano essere sostituiti da indigeni.

Verso il 15 febbraio, la Commissione lasciava Biskra per avanzare verso il sud, dovendo però arrestarsi ancora qualche tempo, sia a Tuggurth, che a Uargla, tanto per completare il suo approvvigionamento in viveri ed in cammelli, quanto per finire di organizzare il personale di scorta, poichè il colonnello Flatters intende assoldare un centinaio di Sciambâ o di Tuaregs, che verranno da lui armati con carabine Martini, per servire di difesa, non meno che d'intermediarii colle popolazioni poste al di là delle basi del Tuat e del Gebel Hoggar.

L'intenzione della Spedizione è di recarsi pei mesi di maggio o di giugno nei monti Hoggar, appartenenti ai Tuaregs, ed evitare in tal modo gli ardori del deserto, trascorrendo i mesi d'estate in quelle elevate regioni.

Per qualche tempo sarà facile alla Spedizione di tenersi in rapporto col Governo della Colonia; più tardi però, quando sia scesa sul versante sud dei monti Hoggar, non è probabile ch'ella possa trasmetterci le sue notizie, e bisognerà aspettarne il ritorno per conoscere la sua sorte e il risultato dei suoi studii.

In ogni modo, quando le Autorità del paese sapranno qualche cosa di importante e di preciso, non mancherò di tenerne di subito informato anche il di lei giornale.

Nel mio opuscolo, che qui unito le trasmetto, Ella potrà vedere che, oltre al progetto della ferrovia del Sahara, io propugnava anche la coltivazione e fertilizzazione del deserto (*).

Ambedue queste mie proposte però trovarono in Italia, se non assolutamente lo scherno, almeno un silenzio di incredulità. Eppure ora in Francia, oltre all'entusiasmo generale per la ferrovia del Sahara, si è costituita anche una Società, sotto il nome di *Colonie civile du Sahara*, la quale assicura un impiego vantaggiosissimo *di capitali*, col creare delle nuove Oasi colla piantagione di palmizii, irrigati coll'acqua ottenuta per mezzo del foramento di pozzi artesiani.

A me basta per ora di constatare che le mie idee non erano poi tanto assurde, poichè in così breve tempo ricevettero la consacrazione della pratica applicazione. Devo, per altro, confessare che in realtà, qui a Biskra, sul limitare del Sahara, nè io, nè alcun proprietario del paese non sappiamo ancora nè dove, nè come la nuova Società intenda impiantare i suoi palmizii e le sue Oasi, giacchè agli Europei della località il Governo militare, per le ragioni accennate più sopra, non vuole accordare neppure un ettaro di terreno.

Tuttavia, se qualcuno dei di lei lettori desiderasse prendere conoscenza degli statuti e delle condizioni di sottoscrizione, od anche solo assicurarsi della reale esistenza della Società della *Colonia civile del Sahara*, non avrebbe che a procurarsi i numeri di febbraio del giornale la *France Coloniale* di Parigi, oppure il nuovo giornale *Le Sahara*, organo della nuova Società; e in questi fogli troverà spiegato minutamente il meccanismo dell'operazione, che forma l'oggetto della Società suddetta. Basti intanto affermare che la *Colonia civile del Sahara* è una Società filiale di altre due Società, ben note per la solidità delle loro operazioni e per la copia dei capitali di cui dispongono.

Aggradisca, sig. Direttore, i miei rispettosi saluti.

Suo Dev.mo
LEONE PALADINI.

(*) Abbiamo infatti ricevuto l'opuscolo intitolato: *La Ferrovia del Sahara fra Cabes e il Sudan e sua evidente correlazione cogl'interessi commerciali d'Italia, proposta e dimostrata da* LEONE PALADINI. — Cagliari, tip. del Commercio, 1879.
L'Autore vi espone il suo antico progetto, che risale fino al 1866-67, rivendicandone ogni priorità, e dolendosi amaramente dell'abbandono in cui fu lasciato. Noi però ricordiamo di avere a suo tempo parlato nel *Monitore* degli studii e delle proposte del sig. Paladini, richiamando su queste l'attenzione degli uomini tecnici, anche del nostro paese; ma la politica assorbiva allora qualunque impresa industriale. Ora siam lieti che uno scrittore così competente e coscienzioso ci fornisca esatti ragguagli sull'andamento di una intrapresa, che interessa una gran parte di mondo civile, compresa l'Italia.
LA RED.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il comm. Morandini, in seguito alla recente discussione avvenuta alla Camera dei deputati sulle Ferrovie dell'Alta Italia, e specialmente dopo le dichiarazioni fattevi dall'on. Pasquali e da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, ha ripresentato al Ministero le sue dimissioni da Presidente del Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie, pubblicando nel tempo stesso sui giornali di Milano due lettere sull'argomento, che noi crediamo superfluo di riprodurre.

Secondo informazioni che riceviamo all'ultimo istante da Roma, l'on. Baccarini avrebbe già accettate le dimissioni del comm. Morandini, benchè a Milano non ne sia giunta a tutt'oggi notizia ufficiale.

Ad ogni modo, noi non possiamo che far voti affinchè al più presto possibile abbia a cessare uno stato di cose, affatto contrario al buon andamento di quella importante azienda.

Da varii giorni è incominciato e si mantiene uno straordinario e rilevante aumento nei trasporti delle merci sulla rete ferroviaria dell'Alta Italia.

Il carico medio giornaliero poi sull'intera rete salì, in questi ultimi tempi, a 3135 veicoli, superando così di 347 carri il medio carico giornaliero dello scorso anno, ch'era pure in notevole aumento in confronto del corrispondente periodo del 1878.

Nei dieci giorni dal 24 febbraio al 4 corr., gli scali marittimi della Liguria caricarono più volte 800 vagoni ed oltre per giorno, ed il lavoro che si presentò ai detti scali negli ultimi due giorni fu il massimo finora raggiunto; lo che si può dire anche degli scali interni.

Questo insolito ed inatteso aumento di traffico dal principio dell'anno corrente, e cioè in 64 giorni di d'esercizio, diede all'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia 80,000 tonnellate di più da trasportare, che nello stesso periodo dello scorso anno.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia venne dal Ministero autorizzata a procedere all'acquisto del materiale mobile per la prima dotazione della nuova linea Novara-Pino.

La fornitura abbraccerà circa 300 veicoli, tra carrozze da viaggiatori, bagagliai e carri da merci.

Il 5 corrente, com'era stato annunziato, simultaneamente presso la Prefettura di Como e presso il Ministero dei lavori pubblici ebbe luogo l'appalto per la costruzione del primo tronco della ferrovia Novara-Pino, compreso tra il Rivo Vallegrande ed il Rivo Dirinella.

Alla Prefettura di Como, 16 furono i concorrenti ed uno al Ministero. La migliore offerta venne presentata dall'ing. Paolo Bellani e Comp. di Milano, che ha fatto il ribasso del 25 0[0 sul prezzo d'appalto. Ora si attende la deliberazione dell'Autorità superiore.

Riceviamo da Roma alcune notizie sui lavori della Commissione per le ferrovie economiche, istituita col Decreto 25 agosto 1879 del Ministero dei lavori pubblici.

La Sotto-Commissione nominata nel seno di quella Commissione, affinchè abbia a studiare specialmente sul servizio generale economico dei treni, nella conferenza tenuta ultimamente a Firenze ha affidato ad alcuni dei suoi membri, appartenenti alle grandi Amministrazioni ferroviarie, l'incarico di compilare un progetto completo pel servizio delle rispettive provincie, da presentarsi alla nuova conferenza stabilita pel 24 aprile p. v.

Tale lavoro comprenderà gli orarii di tutte indistintamente le ferrovie italiane; e dovrà completarsi con un progetto di servizio speciale pel trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità, basato sopra i dati statistici delle singole linee.

Per due giorni Torino ha avuto l'onore di ospitare l'illustre prof. Daniele Colladon di Ginevra, nostro egregio amico e collaboratore, e ben noto ai lettori del *Monitore*, ch'ebbe più volte a ricordare gli eminenti servigi da lui resi alla scienza ed alle colossali imprese del traforo del Fréjus e del Gottardo, mercè l'applicazione dell'aria compressa, da lui suggerita ed efficacemente coadiuvata.

Benchè carico d'anni, egli ha voluto assistere alle recenti feste fatte in Airolo per il compiuto traforo della grande Galleria, e meritamente vi fu fatto oggetto di generali dimostrazioni di riconoscenza e di plauso.

Stamane egli è ripartito per la sua residenza; e noi fummo lieti di stringergli la mano e di augurargli ch'egli possa godere ancora a lungo i frutti della sua molta dottrina e della sua instancabile operosità.

Notizie Ferroviarie Italiane

Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza. — Leggesi nella *Provincia di Treviso*, del 6 corr.:

Giovedì, nella nostra città ebbe luogo l'annunciata adunanza del Consorzio ferroviario interprovinciale.

Giustificarono la loro assenza, per altre pubbliche incombenze, i signori: deputato Cittadella, deputato Chinaglia e avv. Piazza. Scadevano dall'ufficio i membri del Comitato: Lampertico per Vicenza, e Loro per Treviso, i quali vennero rieletti. Le comunicazioni concernenti l'arbitrato per questioni di esercizio e quello in corso per questioni di costruzione diedero luogo a discussioni di ordine generale, a cui presero parte parecchi membri dell'Assemblea, e che si conchiusero con perfetta consentaneità di vedute.

Ne emerse pertanto pel periodo dal 1° gennaio 1878 a tutto gennaio 1879 un complessivo aumento di reddito per 209,185 lire: di cui 15,562.44 per la linea Padova-Bassano, 193,622.60 per la linea Treviso-Vicenza, delle quali pel transito 167,535. Cosicchè, per la linea pure Vicenza-Treviso vi è stato aumento di movimento locale: aumento che per le merci a piccola velocità è stato di 33,166.32, contrabbilanciato in qualche parte nel movimento complessivo dalla diminuzione di L. 6,880.34 nell'entrata per viaggiatori, diminuzione questa avvertita anche nella linea Padova-Bassano, e qui pure compensata dal maggior movimento di merci.

Si ratificò poi una gratificazione all'Ufficio di Controllo per lavori non istrettamente dipendenti dal Controllo medesimo. Infine si deliberò di assicurare dagl'incendii la proprietà del Consorzio nei limiti indicati dal Comitato; e fu dato al Comitato l'incarico di devenire a stipulazione, tenuto conto, nonchè del premio di assicurazione, del credito della Società assicuratrice, del modo di determinazione, certezza e sollecitudine dell'indennità.

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta — Nel Consiglio provinciale di Treviso, discutendosi l'argomento della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, fu approvato, con voti 17 contro 15, il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale delibera :

« 1.o) Di concorrere nelle spese di costruzione e di armamento della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta nella misura di cui l'art. 5 della legge 29 luglio 1879, e cioè col 20 per cento della spesa medesima, salvo il diritto di rivalersi sui Comuni direttamente interessati nella misura e nei modi di cui l'art. 7 della legge suddetta.

« 2.o) Di offrire al Governo l'aumento di un decimo della preindicata quota di concorso, in conformità all'art. 15 della legge precitata, semprecchè tutti i Comuni inte-

ressati nella costruzione della linea, oltre al loro concorso obbligatorio per l'art. 7 della legge, si obblighino di concorrere a sollievo della Provincia con un terzo della spesa conseguente all'offerto aumento del decimo addizionale, e concedano alla Deputazione provinciale la facoltà di procedere al riparto anche di questo ulteriore contributo nei modi e cogli effetti del detto art. 7.

« 3.o) Di autorizzare la Deputazione provinciale a procurare le somme necessarie a soddisfare la quota del 20 per cento e decimo addizionale, mediante prestito coll'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) in conformità dell'art. 28 della legge precitata; con facoltà, ove lo creda opportuno, di proporre al Consiglio la contrattazione di un prestito speciale, qualora le condizioni sieno più vantaggiose.

« 4.o) Di vincolare le suddette deliberazioni alla condizione che la linea Treviso-Oderzo-Motta sia compresa nel numero di quelle da inscriversi al più tardi nel bilancio del 1883, che si intraprenderanno i lavori nell'anno stesso, e che vengano regolarmente proseguiti ».

Ferrovia Cerda-Patti-Palermo. — La Deputazione provinciale di Palermo, nella tornata del 28 febbraio p. p., ha emesso il seguente voto al Governo:

« Una notizia, che con insistenza si fa circolare, una incredibile insinuazione, che sventuratamente assume le sembianze della verità, ha scosso gli abitanti dell'Italia meridionale, e particolarmente ha gettato lo sconforto e il disinganno nelle popolazioni delle Calabrie e della Sicilia.

« La linea ferroviaria Cerda-Patti-Messina, che ha il vero carattere di nazionale, questa linea che è destinata, per mezzo della Reggio-Eboli, ad avvicinarci alla Capitale del Regno ed alle provincie dell'Alta Italia, or si minaccia di essere costruita, non più col sistema a tipo ordinario, ma bensì col sistema economico.

« Gravi interessi politici ed economici si collegano alla urgente costruzione di questa linea col sistema ordinario, perchè, fra le importanti linee decretate, importantissima sotto tutti i riguardi è la linea Cerda-Patti-Messina.

« Le popolazioni delle Calabrie e della Sicilia, non costruendosi tale ferrovia col sistema ordinario, si vedrebbero ferite a morte nei loro vitali interessi e tradite nella loro antica e giusta aspettazione.

« Per queste considerazioni,

« La Deputazione provinciale di Palermo alla unanimità delibera:

« Di far voto al Governo del Re per la pronta *costruzione* della linea ferroviaria Cerda-Patti-Messina col sistema ordinario; giacchè tale sistema, il solo atto alla grande celerità, risponde con precisione al carattere della strada, rende utile, efficace, indispensabile la linea Reggio-Eboli, che fu decretata principalmente col criterio politico di unire colla massima celerità le provincie della Italia meridionale a quelle della Italia settentrionale, ed incarna con esattezza il concetto della legge ferroviaria votata dal Parlamento ».

Ferrovia Umbro-Aretina. — Questa ferrovia, secondo il progetto degli ingegneri Lapi e Gigli. già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, partirebbe dalla Stazione delle Ferrovie Romane di Arezzo, e andrebbe a raggiungere la linea Roma-Ancona a Fossato.

La lunghezza totale sarebbe di chilometri 131.037. Il presunto importo della spesa è di L. 5,350,000.

Tramways di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 1.o corr., deliberò di rassegnare al Consiglio provinciale, previo esame della Commissione permanente dei lavori pubblici, il memoriale presentato dalla Società concessionaria del *tramway* Torino-Moncalieri, in risposta alle condizioni a cui il Consiglio provinciale subordinava la chiesta autorizzazione per la riforma dell'armamento di quella linea.

— Sabbato. com'era stato annunciato, i proprietarii caratisti del *tramways* alla Barriera di Nizza tennero adunanza generale. Dopo lunga discussione, fu deliberato:

1° Lo scioglimento della Società.

2° La vendita all'asta pubblica della proprietà comune, cioè della concessione, del materiale sì fisso che mobile, e dei *semoventi*, sì e come il tutto spetta e può ancora spettare ai varii comunisti in base dei contratti.

3° Stabilimento delle condizioni dell'asta, la quale si aprirà sul prezzo maggiore risultante alle offerte a farsi per schede suggellate; e quando non vi sia che una sola scheda, sul prezzo di essa.

4° L'asta è fissata per venerdì prossimo, nello studio del notaio Cassinis. I fatali scadono col 17: avvenendo aumento del vigesimo, si farà un nuovo incanto definitivo il giorno 22 corrente.

Credesi che la Banca di Torino, la quale vanta un credito presso codesta Società di L. 370 mila, sarà fra i concorrenti all'asta.

Frattanto le Autorità, riconosciuto lo stato di incapacità al servizio pubblico, ha ordinato la sospensione dell'esercizio di questo *tramway*.

— I regoli del nuovo *tramway*, che da piazza Vittorio Emanuele andrà, percorrendo via Bava e Corso S. Maurizio, fino a Porta Palazzo, si stanno già interrando.

Credesi che questo *tramways* sarà poi prolungato alla piazza dello Statuto.

Linee d'accesso al Gottardo — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 1.o corr., deliberò di associarsi alle deliberazioni delle Deputazioni provinciali di Novara e Genova, con cui si rinnovano al Governo i voti onde sia adottato per la ferrovia d'accesso al Gottardo il tracciato Sesto Calende per Ispra-Laveno-Luino.

Ferrovia Saronno-Malnate-Varese-Laveno. — Il Comitato promotore della linea ferroviaria Saronno-Malnate-Varese-Laveno, in prolungamento della ferrovia Milano-Saronno ultimamente costrutta dal cav. Alberto Vaucamps, ha già molte adesioni con sottoscrizioni votate da Comuni interessati a fondo perduto, per la somma totale di L. 201,000.

Le sottoscrizioni continuano.

Tramway Abbiategrasso-Magenta-Busto-Gallarate. — Il *Sole* del 3 scrive:

Ecco una nuova linea, che non potrà a meno di incontrare favore e fortuna nel pubblico; per essa venne costituito un Comitato promotore, e da questo scelta una Commissione esecutiva, la quale è riuscita a formulare un programma.

Gli ingegneri signori Broggi e Castiglioni hanno già inoltrato regolare domanda alla Deputazione provinciale per diventare i concessionarii della linea. Frattanto si stanno facendo le pratiche necessarie presso i Comuni interessati nella linea, i quali potranno facilitare di molto l'impresa, cedendo gratuitamente le zone di terreno occorrenti al necessario allargamento stradale, e concorrendo ciascuno secondo le proprie forze in quei sussidii che saranno da loro richiesti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il *Journ. des trav. publ.* ci reca il testo del rapporto presentato dal deputato signor Baihaut, a nome della Commissione parlamentare per l'esercizio delle ferrovie, sopra il progetto di legge relativo all'approvazione della Convenzione conchiusa tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia della ferrovia Parigi-Orléans pel riscatto d'una parte della rete di questa Compagnia.

Il rapporto del sig. Baihaut, dopo lunghe considerazioni, conchiude nei seguenti termini:

« Egli è perciò che la vostra Commissione, malgrado il suo vivo desiderio di un completo accordo col sig. Ministro dei lavori pubblici, crede dovervi proporre il rigetto del detto progetto di legge.

« Essa inclina a pensare che il rimedio razionale ed ef-

ficace da applicarsi fin d'ora risolutamente consisterebbe nel riscatto totale della concessione d'Orléans, il quale permetterebbe:

« 1° Di proseguire seriamente nella esperienza del sistema dell'esercizio governativo;

« 2° Di tentare sulle linee d'una vasta rete un rimpasto delle tariffe e di apprezzare quale influenza esso eserciterebbe sui prodotti netti;

« 3° Di stabilire, in fine, le interpretazioni adottate dal potere giudiziario intorno alle clausole del riscatto »

Ferrovie austriache. — Nel precedente numero abbiamo riferito un dispaccio da Vienna annunziante il riscatto della linea Agram-Karlstadt per parte del Governo ungherese.

Per apprezzare l'importanza dell'acquisto fatto dal suddetto Governo, basta riportarsi alla carta.

La linea da Zakany a Fiume era divisa in tre tronchi. La prima sezione, da Zakany ad Agram, appartiene allo Stato ungherese; la seconda, da Agram a Karlstadt, era proprietà del Sud dell'Austria; la terza infine, da Karlstadt a Fiume, appartiene, come la prima, all'Ungheria. Risultava da questa situazione che la Società del Sud dell'Austria aveva un tronco di mediocre importanza imprigionato fra due tronchi appartenenti allo Stato, e che questo si vedeva nell'impossibilità di riunire la sua linea di Zakany ad Agram a quella di Karlstadt a Fiume. Si capisce che, in tale situazione, il riscatto della linea intermedia s'imponeva al Governo ungherese. Questo riscatto si fece nelle condizioni che abbiamo già sommariamente indicate, e la rete, che congiungerà al mare una parte importante dell'Ungheria e della Croazia, è divenuta omogenea.

Ferrovia del Predil. — Contrariamente ad una notizia data dall'*Isonzo*, l'*Indipendente* di Trieste afferma che la Commissione ferroviaria di quella città non pensa punto, per ora, alla linea del Predil; ma si è limitata, in vista dei danni derivati a Trieste dalla linea della Pontebba e di quelli maggiori che le verrebbero dalla ferrovia dell'Arlberg, a stendere un memoriale domandando che si addivenga colla *Südbahn* a delle trattative per un ribasso dei noli, e che il Governo da sua parte voglia pure attuare questo ribasso sulla Rudolfiana. L'*Indipendente* dice che con ciò la Commissione non ha punto rinunciato al voto di quel ceto commerciale, di avere un giorno una linea indipendente che gli apra la via ad una vera e proficua attività.

Ferrovia dell'Arlberg. — Le Camere austriache hanno votato il credito di 35 milioni di fiorini, chiesto dal Governo per la costruzione della linea ferroviaria dal Tirolo alla Svizzera attraverso l'Arlberg. Il Governo federale elvetico avendo offerto una somma di concorso troppo piccola, il Governo di Vienna l'ha rifiutata. In quanto al Governo francese, esso ha fatto conoscere al Gabinetto austriaco che, malgrado l'interesse che la Francia può trovare nell'apertura della nuova linea, non si può esser sicuri che il Parlamento acconsenta ad accordare una sovvenzione, non essendo l'Austria vicina immediata della Francia.

Ferrovie rumene — L'Assemblea generale delle Ferrovie rumene, tenuta il 3 a Berlino, votò dopo lunga discussione, e dopo che fu combattuta la proposta anche da Stourdza, la retrocessione delle Ferrovie rumene allo Stato con 306,889 voti contro 17,949.

Ferrovie dell'Argentina. — Scrivono da Buenos Ayres al *Commercio* di Genova, che tra poco si devono incominciare i lavori di costruzione della ferrovia Andina da Villa Mercedez a Mendoza, e quella del nord da Tucuman a Jujny, impiegandovi guide di acciaio anzichè di ferro.

Notizie Diverse

Lavori al Tevere. — Il *Diritto* del 7 dice:

I lavori del Tevere a Ponte Sisto, e precisamente sotto l'Istituto dei *Cento Preti*, sono sospesi, e non verranno continuati che nel prossimo estate.

L'Impresa ha fatto quattro volte le *ture*, onde asciugare il fondo e togliervi i massi che lo ingombrano; ma tutte e quattro le volte le palafitte ed il terrapieno furono travolti dalle piene.

Una sola volta si potè vedere il fondo, quando si trovò una statua di bronzo; ma subito dopo sopravvennero le pioggie, ed il recinto fu nuovamente allagato.

Speriamo che la stagione asciutta renderà possibile di arrivare al fine.

Porto di Genova. — Il *Commercio* di Genova dice che i lavori del porto sono condotti dall'Impresa costruttrice con una visibile e lodevole attività.

Alla scogliera del Molo Nuovo furono già versate, a tutto il caduto febbraio, tonn. 1,120,000 delle tonnellate 5,089,000 preventivate sulla totalità del lavoro: cifra che dimostra come, proseguendo tale attività, questo lavoro sarà compiuto in minor tempo di quello che sia consentito dal Capitolato d'appalto.

Nè minore spinta venne spiegata nei lavori interni; poichè il ponte sporgente a S. Lazzaro venne già portato a compimento fino all'altezza fissata perchè possa servire ad uso di nuovo Cantiere pei massi artificiali; l'altro ponte al Molo Nuovo si trova esso pure molto avanzato; ed al terzo ponte a S. Teodoro furono già cominciati i lavori, quantunque l'Impresa avesse ancora sei mesi di tempo, secondo gli obblighi contrattuali, a porvi mano.

Entro i ponti e le calate furono dall'Impresa trasportati metri cubi 420 mila di terra e detriti; i massi impiegati al ponte di S. Lazzaro furono 1060, a quello del Molo Nuovo 1750; esternamente al Molo 350, e si trovano depositati sul cantiere, pronti ad essere immersi in mare, 550 massi: lo che forma un totale di 3710 massi.

Il palazzo per l'Esposizione nazionale di Belle Arti in Torino. — Dal *Risorgimento* del 7 corr. togliamo i seguenti ragguagli sul palazzo destinato alla Mostra nazionale, che si aprirà il 25 aprile p. v., in Torino:

L'edifizio è interamente finito; le decorazioni procedono alacremente, e sono a buon porto. Occupa un'area rettangolare di circa 11,560 metri quadrati. La facciata prospetta sul corso Siccardi, a pochi passi dal nuovo piazzale fatto nel centro dell'antica Piazza d'Armi. La precede un ampio *square*, in mezzo al quale sorgerà una Minerva, che distribuisce delle corone; ed è una statua firmata da due semplici sillabe d'una mondiale eloquenza: *Vela*.

Sul frontone campeggia un affresco di E. Gamba, rappresentante, crediamo, la gloria o qualche altra allegoria. Ai due lati dell'ampio portone di mezzo, dei bassorilievi ed iscrizioni. Diciamolo subito: non ci piace questo ingresso, che viceversa poi è un'uscita soltanto.

Gl'ingressi sono invece collocati ai due lati: così il vestibolo rimane libero e di piacevolissimo trattenimento. — Quindi si accede a destra ai locali del Comitato, a sinistra agli Uffizii della posta e del telegrafo (che con opportuno pensiero si è pensato di aprire, a comodo degli espositori e visitatori, nel locale dell'Esposizione), e ad una sala destinata alla stampa.

Nella parete di mezzo si apre l'ingresso ad un vasto peristilio di 340 metri quadrati, che sarà sfarzosamenie decorato di drappi e di fiori, e nel quale si terrà la funzione della inaugurazione. Gl'invitati potranno assistere alla solennità dalle gallerie superiori. Ai due fianchi del peristilio sono due cortili di servizio, e in fondo si penetra nei locali della Mostra. Questi sono divisi in tre grandi corsie parallele, perpendicolari alla fronte dell'edificio, una in mezzo e altre due minori laterali; la prima larga 17 metri e lunga 139, dedicata interamente alla scultura, offrirà a chi guarda dal peristilio un magico colpo d'occhio; è divisa a metà da una vasta sala rettangolare nel cui centro si sta collocando una fontana.

Alle opere di pittura e d'arte antica sono destinate le due corsie divise ciascuna in otto grandi compartimenti e chiuse ai due capi da quattro saloni quadrati, che misurano 24 metri per lato.

Le due aree rettangolari, che rimangono esternamente

comprese tra le sporgenze dei quattro saloni suddetti, si trasformeranno in giardini; in quella di sinistra si aprirà, sotto una comoda tettoia, un servizio di caffè.

All'estremità dell'edifizio principale vi sono degli annessi per il *restaurant* e l'Esposizione di arti industriali, disposta intorno ad un vasto giardino, che sarà, nelle ore del mattino specialmente, luogo gradevolissimo.

Opere di pubblica utilità. — Con R. Decreto del 15 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 5 corr.) sono dichiarate opere di pubblica utilità la costruzione e sistemazione delle fortificazioni presso Rivoli Veronese a sbarramento della Valle d'Adige.

Alle occorrenti espropriazioni di fondi si provvederà a senso delle leggi 25 giugno 1865 e 18 dicembre 187..

— Con altro R. Decreto del 19 detto mese (*Gazz.* sudd.) è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un Tiro al bersaglio presso Casale Monferrato; ed alle occorrenti espropriazioni di fondi si applicheranno le leggi suindicate.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), la Società anonima sedente in Sarzana, col titolo di *Consorzio del Canale Lunese*, col capitale nominale di lire 1,250,000, diviso in 5000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata d'anni 90 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Casse di risparmio postali. — La Direzione generale delle poste, con avviso in data 1° corrente, avverte il pubblico che l'interesse sui depositi nelle Casse postali di risparmio sarà mantenuto per l'anno corrente al saggio del 3.50 per cento al netto. Nel tempo stesso notifica alcune norme, secondo le quali devono essere governati i depositi, che non devono superare 1000 lire in un anno, e la cumulazione del credito fruttifero non superiore alle 2000 lire. Nel tempo stesso avvisa che non saranno più liquidati, come per lo innanzi, gli interessi di somme relativamente minime di libretti estinti, allorquando il titolare del libretto, nel ritirare la somma depositata, dichiari espressamente di rinunziare agli interessi.

Decesso. — È morto in questi giorni a Venezia il comm. Tommaso Meduna, Ispettore del Genio civile a riposo, nella grave età di 82 anni, fratello del vivente comm. G. B Meduna illustre architetto. Ai suoi funerali intervennero il cons. Bonaffini per il R. Prefetto, il Corpo del Genio civile, la R. Accademia, il R. Istituto di belle arti, e molti amici ed estimatori del defunto.

Colla morte di questo veterano si è chiusa la vecchia serie di quegli uomini che ebbero a maestro o a collega l'illustre Paleocapa, e che dettero tante prove di affetto a Venezia ed alla scienza.

Canale di Panama. — Il *Times* ha da Filadelfia:

Al sig. Lesseps venne offerta una serie di grandi ricevimenti. Le Società francesi di Nuova York ne diedero uno il 29 febbraio.

Il 1° corr., i cittadini di Nuova York offrirono un banchetto al sig. Lesseps da Delmonico. Presiedeva il Rev.-Dott. Storrs e i convitati furono 230. Il sig. Lesseps fece un discorso, in cui disse che la sua impresa non aveva alcun carattere politico; e soggiunse che gli Stati Uniti avrebbero avuto torto di non prender parte alla direzione della medesima. Gli Americani, come i Francesi, dovevano prendere sincero interesse alla costruzione del Canale. Se non lo facevano, non sarebbe stata colpa sua.

— Un telegramma da Nuova York, 7, reca:

La Commissione incaricata di esaminare il progetto del Canale di Panama approvò il rapporto, che raccomanda alle due Camere che adottino una mozione per affermare nuovamente la dottrina di Monroe, cioè il diritto e l'interesse degli Stati Uniti di avere la direzione ed il controllo di tutte le comunicazioni dell'Istmo. Lesseps fu invitato a spiegare domani il suo progetto alla Commissione.

— Un telegramma da Washington, 8, aggiunge:

Lesseps ebbe sabbato un colloquio con Hayes. Lesseps espose i vantaggi del Canale di Panama. Disse che non aveva alcuna idea di porlo sotto il controllo straniero, che il Canale non recherebbe alcun pregiudizio agli Statf Uniti, e che desiderava la maggior parte delle azioni fosse collocata negli Stati Uniti, perchè ciò sarebbe la migliore garanzia contro l'influenza straniera. Hayes rispose che era lieto di udire che Lesseps non mirava ad uno scopo politico in questa opera.

— Finalmente un altro telegramma da Washington, 8, annuncia che un messaggio di Hayes reclama per l'America il diritto di controllo sul canale di Panama. Soggiunge che gl'interessi commerciali e politici degli Stati Uniti non permettono di cedere il controllo a nessuna Potenza europea.

NECROLOGIA.

Dire il labbro non può quel che il cor sente.
(GIUSTI).

Già qualche giornale torinese ebbe ad esprimere il sentimento di profondo rammarico, ed il tributo universale di stima che onorano la memoria del *Cav.* VINCENZO BARBERIS, rapito da immatura morte il 28 febbraio u. p. Noi non possiamo tacerne in questo periodico, poichè anche l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha fatto una grande perdita in quell'uomo pregevolissimo. I funzionarii delle ferrovie, e furono molti, che si trovarono con lui in rapporto, non potranno mai dimenticare la sua eletta intelligenza, l'attività instancabile, la pratica forense vastissima, e quella perspicacia tutta sua particolare, congiunta ad un tatto finissimo nel trattare gli affari, che sono doti altrettanto preziose, quanto rare anche nei legali più versati.

Bene il seppe la Società dell'Alta Italia, che nei momenti più difficili, quanto più la marea delle liti montava, sempre trovò nell'egregio giurista un appoggio instancabile, ed un collaboratore che si era immedesimato nell'Amministrazione. Traslocata poi questa a Milano e venuto l'esercizio governativo, il cav Barberis mantenne pur sempre ed accrebbe la fiducia ed il prestigio che l'opera sua meritava.

Chi detta, coll'animo commosso, queste povere parole lo ha conosciuto a lungo e da vicino, lo ebbe carissimo amico, ebbe campo di ammirarne il cuore, la squisita delicatezza sino allo scrupolo, il maturo consiglio, la generosità. Egli era una figura nobile, leale, simpatica: bello esempio agli egregi suoi collaboratori, ch'egli stesso volle additare alla fiducia della splendida sua clientela.

Avv. G. E. GOLA.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Affari pochi sui valori ferroviarii nella scorsa settimana, ed i corsi che segniamo possono ritenersi quasi nominali. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono tra il 414 al 410, poi tra il 416 al 415; le Obbligazioni sul 291 al 292; i Boni sul 202. Le Sarde, della serie A, quotate a 300 o 300.50; quelle della serie B, a 296.50 e 297; le nuove, a 279 e 280.

Le Pontebbane invariate a 451; l'Alta Italia a 291.25 e 294; le Azioni Ferrovie Romane a 149 e 150.

A Parigi, le Lombarde in ribasso da 196 a 191; le Obbligazioni da 261.25 a 262; le Vittorio Emanuele meglio tenute a 276 a 278; le Azioni Ferrovie Romane a 132; le Obbligazioni a 335 circa.

CONVOCAZIONI

Banca Tiberina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corr. in Torino (sede sociale, via S.a Teresa, 11), per comunicazioni e relazioni

del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per approvazione dei conti del 1879, per la nomina di 5 consiglieri e 3 censori.

Banca di Credito Italiano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corr. in Milano (sede sociale, via Alessandro Manzoni, 4), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per presentazione dei conti del 1879 e relative deliberazioni, e per la rinnovazione parziale del Consiglio.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Roma (sede sociale, via Condotti, 61), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del consuntivo 1879 e preventivo 1880, e relative deliberazioni, e per la nomina dei revisori per l'anno corrente.

Banco commerciale delle Marche. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 aprile p. v., in Macerata (sede sociale, via del Commercio, 19), per udire la relazione sulla gestione del 1879 ed approvazione del relativo bilancio e del preventivo pel 1880, e per la rinnovazione dei consiglieri uscenti.

Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gaz di Roma. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 7 aprile p. v. in Roma (via della Scrofa, 117), per udire il rapporto del gerente e del Consiglio di sorveglianza per l'esercizio 1879, per approvazione dei conti del 1879 e dividendo, e per la rinnovazione del Consiglio.

Avvisi d'Asta

Il 18 corr., presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un faro di 2º ordine a lampi da impiantarsi sulla punta meridionale dell'isola di Ponza, detta Punta della Guardia, per la complessiva somma di L. 78,000. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7000 in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Ivrea, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c. 279.84 di pietre granitiche per rotaie e m. q. 800 di lastre pure granitiche per marciapiedi, da estrarsi dalla Valle d'Andorno, per la presunta somma complessiva di L. 30,387.20. Deposito cauzionale L. 3000 in denaro o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 2°, 3° e 4° tronco della strada nazionale Marsicana, da Sora alla Stazione ferroviaria di Molina, compresi fra l'abitato di Avezzano e la detta Stazione di Molina, della lunghezza di m. 45,677, per il presunto annuo canone di L. 18,580. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefetturo di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione del tratto di strada nazionale compreso tra l'abitato di Terranova e la regione Budoni, per il triennio dal 1º aprile 1880 al 31 marzo 1883, in diminuzione dell'importo di lire 11,846.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 22 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada provinciale da Biella ad Ivrea, compreso fra l'abitato di Zubiena e la regione Valcarrozza, per il presunto importo di L. 138,989.67. Deposito interinale L. 5000.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della intera strada nazionale da Nuoro a Monti per Billi, della lunghezza di m. 98,371.50, per il presunto annuo canone di L. 29,390. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone del liberato.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della riduzione parziale della Darsena a Stabilimento di commercio, per l'importo di L. 150.000. Deposito cauzionale L. 15,000, oltre L. 1200 per spese d'asta e contratto.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1880.

(Cont., vedi numero precedente).

Confalonieri cav. G., regg. la 3ª div. Traffico, Firenze, L. 5; Orlandi cav. V., ispett. id. id. 2; Medici G., id. id. 2; Finzi G., id. id. 2; Giorgi A., imp. Calenzano id, 1; Mannelli E., ass. id. 0.50; Strazza A., Capo Staz. Prato, id. 1; Rumi F., sotto Capo Staz. id., 1; Crespi A., capo Staz. S. Piero, id. 1; Piana A., imp. id., 0.50; Savigni F., g. eccent. id. 0 50; Pacinotti N. id. id. 0.50; Ciardi P., id. id. 0.50; Amadesi C., man. id. id. 0.50; Montini G. B., ispett. Pistoja, id. 2; Sacchetti M., gest., id. id. 1; Pezzoli G., cap. Staz. id id. 2; Morpurgo A., sotto cap. Staz. id. id. 1; Baconcini O., id. id. 1; Fulcini A., id. Montecatini, id. 1; Iacomelli G., imp. id. id. 0.50; Zanuso C., cap. Staz. B. Buggiano, id. 1.75; Disperati E., imp. id. id. 0.75; Carina O., cap. Staz. Lucca, id. 2; Iacobi G. B., sotto cap. id. id. 1; Serra E., imp. id. id. 0.50; Bonacina V., sotto cap. Pisa, id. 0.50; Scarpellini R., imp. Rigoli, id. 0.50; D'Ormea D., cap. Staz. Massa, id. 2; Barella F., imp. id. id. 0.60; Facchini D., id. id. 0.20; Valentini V., id. id. 0.25; Ricci F., id. id. 0.30; Borso A., cap. Staz. Arcola, id. 1; Targa C., imp. .d. id. 0.50; Bonciti Lodovico, cap. Staz. Carrara, id. 0.50; Cottini A., sotto cap. Staz. id. id. 0.50; Barigazzi P., imp. id. id. 0.50; Stefanini T., gest. Riomaggiore, id. 1; Selicorni T., cap. Staz. Manarola, id. 1; Montanari F., ass. id. id. 0.30.

Colombo G., sott. cap. Staz. Comiglia, id. 2; Orsi G., capo sq. id. id. 0.50; Vedovi G., cap. Staz. Levanto, id. 0.50; Sabattini V., imp. id. id. 0.50; Biliardi L., id. id. 0.25; Pasqua R., id. id. 0.25; Bortani R., id. Framura, id. 0.50; Gorena G., ass. id. id. 0.35; Frabboni R., man. id. id. 0.25; Pezzi A., imp. Deiva, id. 0.50; Baconcini O., cap. squ. id. id. 0.50; Collina L., cap. Staz. id. id. 1; Bellio E., ispett. Chiavari, id. 2; Rota M., teleg. viagg. id. id. 1; Priori C., cap. Staz. S. Margherita, id. 1; Mosca E., imp. id. id. 0.50; Rolando D., imp. id. id. 0.50.

Montecucchi G., cap. Staz. Pieve di Sori, id. 1.25; Salvi A., ass. id. id. 0.50; Baroncini A., man. id. id. 0.25; Renieri G., id. id. 0.25; Viotti G., cap. Staz. Quarto, id. id. 1; Bargoni O., id. Sturla, id. 1; Curti M., id. Sasso, id. 1; Capecchi L., id. Casalecchio; id. 1; Forni F., ass. id. id. 0.50; Zoccoli C., cap. Staz. id. id. 1; Vallini T., id. Reggio, 1; Tugnoli E., gest. Bologna, id. 0.50; Roncagli G. B., cap. Staz. Castelfranco, id. 1; Macciò T., imp., Reggio, id. 0.50; Moriggi E., gest. id. id. 0.50; Zini A., id. id. 0.50; Curotti C., g. magaz. id. id. 0.50; Margini P., id. id. 0.50; Donati O., imp id. 0.50.

Dolazza D. cap. Staz. Parma, id. 2; Bassani E., sotto cap. staz. id. id. 1; Alinovi L., id. id. 1; Dall'Aglio G., gest. id. id. 1; Gambetta F., imp. id. id. 0.50; Gasparini G., id. id. 0.50; Zinzani E., id. id. 0.50; Berigazzi P., id. id. 0.50; Romanini D., id. id. 0.50; Patrizzi G., id. id. 0.50; Mastripieri G., cap. Staz. S. Nicola id. 2; Galliano D., imp. id. id. 2; Petroncini A., cap. Staz. Rottofreno, id. 1; Boselli G., ass. id. id. 0.50; Barocelli G., cap. Staz. Sarmato, id. 1; Valle D., id. Stradella, id. 0.50; Restelli M., imp. id. id. 0.50; Toscani G., g. magaz. id. id. 0.50; Morgenti R., ass. id. id. 0.50; Visconti Filippo, cap. Staz. Broni, id. id. 2; Lombardi G., Pontecurone, id. 0.50; Codogni P., id. Tortona, id. 0.50; Girotti R., sott. cap. Staz. id. id. 0.50; Gasparri A., imp. id. id. 0.50; Dossola L.; id. id. 0.50.

Totale delle suddette Oblazioni . . . . . L. 88.50
Id. pubblicate nei precedenti cinque numeri » 1194.30

Totale generale L. 1282.80

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

8ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	416,990.61	288.38
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	469,213.62	324.49
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 52,223.01	— 36.11
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	2,744,274.30	1,897 84
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	2,902,416.72	2,007.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 158,142.42	— 109.36
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	107,918.37	92.47
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	199,462.70	172.69
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	— 91,544.33	— 80.22
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,164.—	1,179,302.52	1,013.14
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,152.27	1,193,622.06	1,035.89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,73	— 14,319.54	— 22.75

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,002,79	8,279.16	6,441.74
Piccola Velocità	5,646,73	169.27	2,345.35
Totali . . .	27,649.52	8,448.43	8,787.09

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	520,350.99	16,140.73
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	489,968.46	15,418.43
Differenza { in più . . .	24	30,382.53	722.30
Differenza { in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 10.bre 1879 .	1,675	27,292,487.07	16,659.15
Periodo corr. 1878	1,657	25,526,237.17	15,750.30
Aumento	18	1,766,249.90	908.85
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,582.20	»	39,280.32	49,862.52
Bagagli e cani.	»	130.47	»	929.98	1,050.45
Merci a G.V. ..	»	1,032.26	»	4,999.69	6,031.95
Merci a P.V. ..	»	8,018.17	»	32,552.73	40,570.90
Introiti diversi.	»	371.13	»	639.37	1,010.50
Totale L.	»	20,134.23	»	78,392.09	98,526.32

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto di avere aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio dei locali ad uso Caffè-Buffet nelle Stazioni di Voghera e Tortona ad incominciare, quanto al primo, dal giorno 1° maggio p. v., e quanto al secondo, dal giorno 1° giugno p. v.

I relativi Capitolati d'oneri sono visibili presso le dette Stazioni e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze, alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante a seconda del caso la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Voghera o di Tortona

in modo che pervengano non più tardi del giorno 31 marzo corr.

Le offerte devono essere stese sul modulo di sottomissione a stampa che dovranno richiedersi alle suindicate Stazioni e Divisione del Traffico, e non saranno tenute valide se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dai concorrenti, della somma di lire it. *cinquanta* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quegli optanti che essa crederà meglio, quand'anche la loro offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, i quali non potranno ritirarli che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che i deliberatari abbiano eseguito il deposito di cauzione, o non addivengano alla stipulazione del Contratto, i depositi di gara saranno devoluti senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 31 marzo 1880 a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 1° aprile p. v., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventitreesima serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° luglio 1880, e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 2 marzo 1880.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	20,100	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	13,200	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	66,000	»
CERCHI d'acciaio	»	33,000	»
ASSI sciolti a gomito e montati fuori servizio	»	34,500	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	182,500	»
GHISA da rifondere	»	43,300	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	16,500	»
ZINCO da rifondere	»	8,000	»
Grasso usato	»	18,400	»
RAME da rifondere	»	9,400	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **13 marzo p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 24 febbraio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di convocare i signori azionisti in assemblea generale ordinaria per il giorno 12 del prossimo mese di aprile, all'ora una pom., negli Uffizi della Società in Roma, via due Macelli, nn. 78 e 79.

Tutti i signori azionisti possessori almeno di trenta azioni, i quali ne abbiano fatto il deposito dieci giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea, avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all'assemblea dovranno aver depositato le loro azioni non più tardi delle ore 3 pomeridiane del giorno 2 del mese di aprile prossimo venturo presso i seguenti Stabilimenti:

Roma, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Firenze, id. id. id.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58.
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S[M., presso il sig. Jacob S. H. Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione dei bilanci per l'esercizio 1879 ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello Statuto suddetto.

Roma, 1° marzo 1880.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 17 Marzo 1880 N° 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE del Ministero dei lavori pubblici pel 1880

CRONACA PARLAMENTARE.

Nella seduta del 5 corr., alla Camera dei deputati, l'on. *Morana* svolge lunghe considerazioni contro i criterii che diressero il Ministro nel riparto dei fondi e nelle precedenze.

L'oratore ripete che il Governo avrebbe dovuto procedere ad un riparto aritmetico-proporzionale per tutte le linee. Neppure questo sistema è stato seguito; e l'oratore lo dimostra, confrontando la tabella delle linee di prima categoria, secondo il tempo della costruzione e la spesa di ciascuna, con la tabella del riparto dei fondi in bilancio per le linee medesime. E lo stesso confronto si può fare per le linee delle altre categorie.

Di criterii ben distinti, adunque, non se n'è seguito determinatamente nessuno. Prima di fare questo generale riparto, il Ministro avrebbe dovuto interrogare la Camera, per sapere se voleva o no avere almeno quelle linee riconsciute di somma importanza interamente compiute entro i venti anni, assegnando di preferenza i fondi ad esse; oppure al termine di quel tempo, non avere che una rete vasta, ma tuttavia in costruzione, come si troverebbe ancora col sistema del riparto generale dei fondi.

Egli crede che il Governo dev'essere un ente moderatore; l'onorevole Ministro invece, in questa questione, si è lasciato rimorchiare. In questa opinione egli sa che forse rimarrà solo nella Camera; ma non ha voluto rinunziare ad un debito della sua coscienza, ed ha espresso liberamente il suo avviso.

Nicotera dice che, se il Governo avesse avuto meno paura di affrontare il voto della Camera, a quest'ora l'Italia avrebbe, in parte, provveduto alle sue grandi necessità: l'esercito, la marina, i lavori pubblici.

Un Governo debole è una tentazione pei forti.

In dicembre ultimo, proponendo i provvedimenti straordinarii per venire in aiuto alle classi indigenti, il Ministro dei lavori pubblici non ebbe tutto il coraggio che avrebbe dovuto avere, quello di chiedere alla Camera la modificazione della legge del 29 luglio.

Il Ministero non ebbe allora il coraggio, e pare non lo abbia nemmeno adesso.

L'oratore si aspettava che ieri il Ministro dei lavori pubblici, incoraggiato dalla parola di varii oratori, fosse venuto a dire che presto chiederebbe i provvedimenti, che gli sciolgano le mani per l'esecuzione della legge del 29 luglio.

Se l'avesse avuto o l'avesse tale coraggio, l'oratore, personalmente, farebbe di tutto per appoggiarlo, persuaso che la legge non può essere eseguita senza che il Ministro dei lavori pubblici abbia un po' di libertà ne' suoi movimenti.

Anche lasciando da parte l'osservazione dell'on. Morana, che con l'attuale sistema si fa la tela di Penelope, l'oratore è persuaso che, col sistema attuale, l'Italia non avrà le ferrovie neppure fra quarant'anni.

È ormai tempo di finirla con la calunnia dei carrozzini, la quale arresta ogni iniziativa, e l'onor. Baccarini deve avere coscienza di esserle superiore.

Secondo l'oratore, il sistema unico è quello delle concessioni; ed egli modificherebbe fin d'ora la distinzione stabilita nella legge, che vi è stata introdotta perchè il Ministero d'allora non aveva il coraggio d'affrontare il voto della Camera.

Non vorrebbe una grande Società, ma, se fosse possibile, per ogni linea una Società speciale.

Questo sistema non altererebbe le condizioni del nostro bilancio, perchè è facilissimo trovare Società che anticipino i capitali, quando si hanno disponibili 62 milioni all'anno.

Ammette che con la legge com'è, il Governo non ha facoltà di fare delle concessioni; ma, dacchè il Ministro era convinto che il sistema migliore era quello delle concescessioni, come lo aveva mostrato col progetto di legge da lui presentato prima di quello del compianto Mezzanotte, non doveva acquietarsi alla legge qual è, ma doveva invece presentare un progetto di legge che ve lo autorizzasse.

L'on. Baccarini ha detto: lasciate prima fare gli studii, poi vedrò se convenga meglio il sistema degli appalti o quello delle concessioni. Ciò è in contraddizione con tutti i nostri precedenti, e poi sarebbe pericoloso. Poi gli studii si sono fatti per moltissime linee, non solo dai privati e Corpi morali, ma anche dal Governo; per esempio, la linea Ivrea-Aosta, importante per molte ragioni e urgentissima. Ma sono otto mesi che la legge è stata votata, e come son essi stati impiegati?...

Sono venti anni che una gran parte dell'Italia aspetta le ferrovie, ed ha salutato con entusiasmo la legge del 29 luglio; l'oratore non vorrebbe che avvenisse per le altre ferrovie quello che per la Termoli-Campobasso, la quale è ancora oggi al punto in cui il Capo dello Stato vi mise la prima pietra.

Crede il Ministro di entrare nel sistema delle concessioni anche per la prima categoria, e in caso che sì, di occuparsi delle domande che gli potessero pervenire?

Il paese è stanco di aspettare, e vuole fatti e non parole, e molto meno mistificazioni legali. La legge del 29 luglio è una grande mistificazione, se non sarà modificata.

Perrone-Paladini. Vorrebbe che intanto si eseguisse la legge, salvo a modificarla dopo.

La legge del 29 luglio è stata votata in opposizione al sistema delle concessioni.

Vorrebbe che negli studii per le costruzioni da farsi, lo scopo dell'economia non avesse mai a scemare la velocità, che nelle ferrovie ordinarie comuni è di 60 chilometri all'ora.

Dichiara che per le comunicazioni locali egli preferisce i *tramways* anche alle ferrovie ordinarie; ma per le grandi linee sono necessarie le ferrovie ordinarie, epperciò la Eboli-Reggio deve essere costruita in modo che agevoli le più celeri possibili comunicazioni, per la mancanza delle quali appunto è poco conosciuta.

Romano G. osserva che lo scrupolo del Ministro dei lavori pubblici di non avere facoltà di fare concessioni all'industria privata non regge; perchè, quando si discuteva la legge, fu detto dalla Commissione e dal Ministro che tale facoltà spettava al Governo in virtù dell'art. 1°; ed in seguito a tali dichiarazioni soltanto egli ritirò un emendamento, col quale gliela si concedeva espressamente.

Baccarini (Ministro) risponde all'on. Morana che egli ha tirato in campo due morti; perchè la legge 29 luglio, che ora si deve applicare, non ha più nulla che vedere, nè col suo progetto (di Baccarini), nè con quello del suo predecessore.

Nega di aver detto che alle linee dei capiluoghi di provincia la legge non assicuri la precedenza; ha detto soltanto che non garantisce loro l'esclusività, perchè altrimenti l'art. 15 e in parte l'art. 32 sarebbero inutili.

Indica i criterii che lo hanno guidato nell'aggiungere alle linee dei capiluoghi di provincia alcune altre linee di seconda categoria: se ha sbagliato, la Camera lo corregga; ma è strano che egli debba essere lapidato per non poter applicare le idee che cercò di far trionfare nella discussione della legge, e che la Camera non approvò.

La questione è di vedere se egli sia nella legge o ne sia fuori; chi crede che egli sia fuori della legge, lo dica francamente e lo faccia dichiarare dalla Camera, perchè l'interesse del paese dev'essere superiore a tutti i riguardi personali.

Ringrazia l'on. Nicotera della fiducia dimostrata in lui, col volergli accordare la facoltà di fare le concessioni che gli piaccia; la quale facoltà però egli non accetterebbe mai, e neppure darebbe ad alcun Ministro.

Non vede qual rapporto potesse avere il progetto di legge per i lavori straordinarii con le modificazioni della legge 29 luglio, e non sembragli che sarebbe stato opportuno profittare della dolorosa circostanza della morte dell'on. Mezzanotte.

Egli, d'altronde, ritiene sconveniente che un Ministro cerchi di far rientrare per la finestra le idee che la Camera aveva, pochi mesi prima, respinte.

È inutile negare che, per le linee di prima categoria, la legge del 29 luglio è stata ostile al sistema delle concessioni.

Non è la mancanza di coraggio che lo trattenga dall'entrare in una via, quando la creda vera e buona; ma la differenza con l'on. Nicotera sta in ciò, che egli non crede necessarii gli studii che il Ministro reputa indispensabili.

Gli studii per servir di base all'esecuzione per mezzo di appalti non esistono.

Per le suesposte considerazioni, l'onorevole Ministro si sente un po' esitante a rispondere alle categoriche interrogazioni dell'on. Nicotera.

Dichiara tuttavia che egli ritiene potere il Ministero fare concessioni di costruzione e di esercizio insieme, ma che per concessioni di costruzione separatamente, il Parlamento gliene ha tolta la facoltà.

La ragione sta nella trattativa privata. Per dare ad una Società la concessione della costruzione d'un'intera linea ci vuole un progetto di legge.

Dichiara poi che, linea per linea, se vi fosse l'interesse dello Stato, egli non avrebbe nessuna difficoltà a presentare i relativi progetti di legge; che, appena arrivano domande, egli se ne occupa immediatamente: ne avrà ricevute una quarantina.

Ripete che, sino a quando non abbia gli studii completi di ciascuna linea, non presenterà al Parlamento i progetti di legge per la concessione di alcuna.

L'on. Ministro termina con altri brevi schiarimenti agli onorevoli Romano e Perrone-Paladini.

Vollaro replica lungamente al Ministro dei lavori pubblici, e conclude che il pericolo è in questo, che si è fatta una legge in cifre, e non vi sono i denari. Chiede se il Ministro sia disposto a mettersi d'accordo col Ministro delle finanze per trovarli con un titolo equivalente. —

Chiesta la chiusura ed approvata, si passa alla votazione degli ordini del giorno.

Il *Presidente* legge quello presentato dagli onorevoli Romane G. e Friscia, così formulato:

« La Camera confida che il Governo si varrà di tutte le facoltà che la legge gli accorda per compiere al più presto la rete ferroviaria, e che, ove mai credesse occorrere alcun altro provvedimento per affidare all'industria prizata i lavori di tutte le costruzioni anzidette, ne farà proposta al più presto possibile. E passa all'ordine del giorno ».

Il ministro Baccarini ed il relatore Indelli dichiarano di accettarlo.

Messo ai voti, è approvato.

Così pure è approvato l'ordine del giorno Lugli e compagni, anch'esso accettato dal Ministro e dalla Commissione, e così concepito:

« La Camera, riconosciuta la necessità:

« 1° Di una legge che determini i caratteri e fissi le norme per le concessioni dei *tramways*;

« 2° Di agevolare le concessioni di ferrovie economiche, anche a scartamento ridotto;

« Invita il Ministero a provvedere perchè sieno raggiunti questi scopi, sia colla presentazione di apposito progetto di legge sui *tramways*, sia col proporre alla legge 19 luglio 1879 quelle modificazioni che stimasse opportune ».

Lovito svolge un altro ordine del giorno, presentato prima della chiusura della discussione, col quale si prende atto delle dichiarazioni ministeriali relative alle ferrovie siciliane.

Il Ministro e la Commissione lo accettano.

Vollaro e *Perrone-Paladini* vi si associano, e la Camera lo approva.

Si passa alla discussione della tabella A, contenente il prospetto delle somme da ripartirsi per ciascuna delle linee di prima categoria sull'esercizio del 1880.

Dopo brevi osservazioni, sono approvati la tabella A, ed i relativi capitoli 143 in L. 10,000,000 e 144 in L. 9,600,000.

— Nella seduta del 6 s'intraprese la discussione del capitolo 145: « Spese per la costruzione delle ferrovie di seconda categoria, di cui all'art. 3 della legge 29 luglio 1879 »; al quale capitolo si riferisce il riparto della tabella B.

Zucconi parla della interpretazione che si dà all'art. 9 della legge, riguardo alla preferenza per la linea Aosta-Ivrea e pegli allacciamenti dei capiluoghi di provincia; poi, venendo più particolarmente alla questione di precedenza, egli trova che le linee già indicate sono conglobate, per la precedenza medesima, con quelle per le quali le Provincie ed i Comuni offrono un'anticipazione non inferiore ad un decimo della spesa.

L'oratore non ammette questa interpretazione della legge.

Domanda, in conseguenza, al Ministro se intende di concentrare per l'avvenire gli stanziamenti di fondi su quelle linee che hanno una evidente precedenza.

Negrotto richiama l'attenzione del Ministero e della Camera sulla questione delle vie di accesso al Gottardo, propugnandone la necessità. E questa necessità non si sente solo relativamente alle linee d'accesso, ma anche al materiale mobile, alla omogeneità delle tariffe, ed all'apertura di una linea succursale a quella dei Giovi.

L'oratore si diffonde a dimostrare che, riguardo all'aumento di comunicazioni tra il Gottardo e il Mediterraneo, la legge non ammetterebbe altra linea che quella della succursale dei Giovi, più breve e meno costosa di qualunque altra. Ne raccomanda la sollecita costruzione.

Berio dice che fra quattro anni sarà compiuta la Novara-Pino, e non sarà presto, perchè il Gottardo sarà assai prima in attività.

Nella tabella B invece nulla è stanziato per la succursale dei Giovi, la quale dovrà così ritardare il suo compimento di 14 o 15 anni.

Ciò sarebbe, non per Genova soltanto, ma per l'Italia, una vera sventura.

L'enorme spesa fatta dall'Italia pel Gottardo non gioverà al commercio italiano, se non si agevola alle merci del Mediterraneo il passaggio pel porto di Genova.

Il Governo francese spende somme enormi per Marsiglia, ma questo dista 600 chilometri dal Gottardo, e Genova solo 200; quindi le merci preferiranno sempre Genova, purchè ne sia ugualmente facile il transito.

Bisogna che la merce, che arriva nel porto di Genova, non abbia da fare, per giungere al Gottardo, tali spese che eccedano il vantaggio della minore navigazione. Questo è il segreto dell'avvenire di Genova, e l'oratore lo raccomanda vivamente al patriottismo del Ministro dei lavori pubblici.

Ammette che si possa aumentare ancora il transito sull'attuale piano inclinato dei Giovi, ma nega che esso possa essere sufficiente.

Più, il nuovo valico è necessario pel ritorno dei vagoni vuoti, che son quelli che inceppano il transito.

Finalmente vi è il continuo ed inevitabile pericolo dell'ostruzione della galleria, dipendente dalla posizione della medesima e dalla natura geologica della montagna. Apposita Commissione d'ingegneri e geologi ha dichiarato all'Amministrazione dell'Alta Italia non potersi escludere la possibilità di una nuova rovina. È possibile che il Governo possa stare con questa spada di Damocle sul capo, che minaccia d'interrompere le comunicazioni? Dunque è urgente procedere alla costruzione della nuova galleria.

Ma non basta fare, bisogna far bene; è necessario che il nuovo valico appenninico serva a tutti i mercati europei. Esso è linea internazionale, e perciò il Ministro non deve preoccuparsi che subordinatamente degli interessi locali e circondariali. La linea deve permettere alle merci di fare il più breve cammino non solo per il Gottardo, ma anche per il Reno e la bassa valle del Po, con apposite linee di raccordo.

Termina raccomandando vivamente al Ministro dei lavori pubblici di studiare il modo di soddisfare più sollecitamente possibile a questi urgenti bisogni.

Ercole, come membro della Deputazione provinciale di Alessandria, parla della succursale dei Giovi, e prega il Ministro di farla studiare e di risolvere la questione con giustizia.

Sanguinetti, *Raggio* e *Podestà* parlano anch'essi brevemente sulla succursale dei Giovi.

Minghetti raccomanda vivamente al Ministro lo studio della ferrovia Siracusa-Licata; crede le si debba dare lo stesso tipo che alla Catania-Messina, ma però se ne rimette interamente al Ministro.

Gli raccomanda poi di dare sollecito compimento alla linea Caldare-Canicatti.

Bordonaro raccomanda il compimento della rete siciliana; poi parla della questione della precedenza da darsi nell'esecuzione dei varii tratti di una medesima linea.

Omodei parla della ferrevia Siracusa-Licata, e svolge un ordine del giorno, con cui invita il Governo a far eseguire quel tratto di ferrovia a sezione ordinaria, atteso che esso è il compimento della rete siciliana.

Mariotti chiede che alla linea Macerata-Albacina sia cambiato il nome, chiamandola Macerata-Fabriano, secondo il voto delle popolazioni, dei Municipii e delle Provincie.

Doglioni raccomanda lo sviluppo dei lavori sulla linea Treviso-Feltre-Belluno.

Ranco dice che l'on. Negrotto ed altri deputati di Genova, per propugnare la succursale dei Giovi, hanno esagerato i pericoli dell'attuale galleria, la quale non è tanto malsicura come si è detto. Essa anzi è suscettiva di molto maggiore sviluppo di transito, se alla Stazione di Genova non mancasse lo spazio per un maggior numero di vagoni.

Augura ai figli dei figli dell'on. Negrotto di poter vivere tanto, quanto durerà la galleria dei Giovi. E ciò dice per dileguare le apprensioni a cui avrebbe potuto dar luogo l'argomento della poca solidità della galleria spinto all'estremo.

— Nella successiva seduta (8), continuando la discussione del capitolo 145, tabella B, *Indelli* (relatore) riassume la discussione seguita sabato, e risponde ai varii oratori che vi hanno preso parte.

Dice che, fino a quando non sia adottato un progetto per la succursale dei Giovi, nulla si può stanziare in bilancio, e rimane unicamente stabilito che si debbano fare dei progetti per agevolare il porto di Genova.

Baccarini (Ministro) risponde all'on. Zucconi com'egli intenda la precedenza che la legge del 29 luglio assicura alle linee dei capiluoghi di provincia; e dichiara ch'esse non saranno mai perdute di vista, benchè ora non possa prendere impegni positivi, oltre quello che si è stanziato pel bilancio del 1880. E ciò valga anche per gli onorevoli Pericoli e Doglioni.

Quanto alla succursale dei Giovi, osserva che la stessa discordia di coloro che la propugnano giustifica il Governo di non avere ancora preso alcuna decisione.

Accenna ai varii progetti, e dice che devono essere studiati, non solo dal lato tecnico, ma anche sotto l'aspetto degli interessi locali.

Dichiara che il Governo si tiene obbligato a studiare comparativamente, non solo i progetti che si limitano ad una succursale pel tratto della galleria, ma anche quelli che riguardano una intera linea da Genova ad Alessandria.

È persuaso dell'urgenza di farla, benchè creda con l'onorevole Ranco che la galleria dei Giovi possa resistere per molto tempo ancora.

Affretterà lo studio comparativo, di maniera che entro l'anno possa essere la questione risoluta.

Fa poi varie altre dichiarazioni in risposta agli onorevoli Mariotti, Bordonaro e Omodei.

Berio, a nome anche dei suoi colleghi liguri, prende atto della dichiarazione del Ministro che pel 1881 la questione sarà risoluta, e la interpreta nel senso che per quell'anno s'iscriva la somma occorrente in bilancio.

Mariotti ringrazia il relatore ed il Ministro delle loro dichiarazioni favorevoli alla denominazione della linea Macerata-Fabriano, e ritira la sua proposta.

Omodei, non pago delle dichiarazioni del Ministro per le ferrovie siciliane, mantiene il suo ordine del giorno.

Geymet ritira la firma da lui apposta all'ordine del giorno Omodei, persuaso che il Ministro manterrà le fatte dichiarazioni. Così fanno pure *De Witt* ed altri.

Crispi. Non capisce come il Ministro dei lavori pubblici metta in dubbio che la linea Siracusa-Licata debba farsi a sezione ordinaria.

Prega il Ministro di consentire che l'ordine del giorno Omodei sia rinviato alla Commissione per mettersi con lui d'accordo.

Baccarini dichiara nettamente essere sua opinione che il Ministro debba mantenere impregiudicati i criterii stabiliti dalla Camera.

L'on. Crispi aspetti a censurare gli atti del Ministero, quando esistano. Io parlo chiaro; e dico che non faccio, nemmeno per un quarto d'ora, il Ministro nè tollerato, nè protetto (*applausi*).

Io faccio il mio dovere, senza preoccuparmi di quello che farà la Commissione generale del bilancio.

Crispi dichiara che la Commissione generale del bilancio non protegge nessuno; e che, quando un Ministro fa qualche cosa che egli crede meritevole di disapprovazione, gli vota contro, da qualunque parte venga.

L'ordine del giorno Omodei è rinviato alla Commissione, ed il seguito della discussione all'indomani.

— Nella successiva seduta (9), il *Presidente*, accennando all'ordine del giorno Omodei rinviato alla Commissione del bilancio, prega la Commissione di riferirne.

Crispi (presidente della Commissione) dice che, mentre la Commissione stava prendendo gli accordi sull'ordine del giorno Omodei, le pervenne una comunicazione di varii firmatarii del medesimo, annunziante che lo ritiravano.

Allora la Commissione venne d'accordo col Ministro dei lavori pubblici sopra un altro ordine del giorno, così formulato :

« La Camera, udite le dichiarazioni ministeriali, e quelle specialmente riferentisi alla costruzione del tronco Siracusa-Noto a sezione ordinaria, sospende ogni giudizio intorno al proseguimento della linea Siracusa-Licata, e passa all'ordine del giorno ».

Omodei dichiara di ritirare il suo ordine del giorno.

Indelli (relatore) dice che la Commissione del bilancio desidera che il Ministro dei lavori pubblici rinnovi le sue dichiarazioni.

Baccarini ripete che gli studii tecnici non hanno alcun valore ufficiale, finchè non siano nello stadio voluto dalla legge: hanno solo un valore tecnico.

Presidente. L'ordine del giorno Omodei essendo ritirato, mette ai voti l'ordine del giorno della Commissione.

È approvato.

Si approva poi senz'altro il cap. 145, colla tabella B per le linee di 2ª categoria, in L. 6,355,867.

Si passa alla discussione del capitolo 146: « Spese per la costruzione delle ferrovie di terza categoria », colla relativa tabella C pel riparto delle somme.

Mazzarella fa brevi raccomandazioni per la ferrovia Zollino-Gallipoli, nella speranza di andarvi presto in compagnia dell'onor. Baccarini.

Basteris chiede sia stanziata una somma per la linea Ceva-Ormea.

Garibaldi M. fa uguale domanda per la linea Velletri-Terracina.

Chinaglia loda il Ministro per le assennate parole da lui pronunziate in favore di tutte indistintamente le linee; riconosce le molte difficoltà da cui egli è circondato, non avendo mezzi corrispondenti; e si limita a pregarlo di sollecitare l'esecuzione dei lavori per la linea Legnago-Monselice.

Spaventa osserva non essere compresa nella tabella C la linea Ponte S. Pietro-Seregno, che molto interessa la provincia di Bergamo, perchè il concorso della Provincia fu offerto dopo la pubblicazione della tabella. Eppure quella linea è di grande utilità, ed è una di quelle per le quali l'offerta del concorso è maggiore. Egli pertanto propone che si stanzii per la medesima la somma offerta dalla Provincia, la quale è di L. 1,200,000.

Luzzatti chiede l'iscrizione nella tabella C della linea Treviso-Oderzo-Motta, la quale interessa quelle provincie, che tanto furono lodate da tutti per la loro iniziativa. Ora è tempo di concretare l'ammirazione in fatti. Egli si contenta di una piccola somma, perchè non è tanto la somma in sè, quanto il prendere posizione nella prima iscrizione dei fondi, secondo il diritto che a questa linea compete per l'art. 15 della legge del 1879.

Indelli (relatore) Dopo una serie di considerazioni, nelle quali espone i criterii che hanno determinato l'iscrizione delle linee in terza categoria, dichiara di ammettere l'iscrizione di quelle raccomandate dagli onorevoli Basteris, Luzzatti e Spaventa, le quali hanno i requisiti richiesti dall'articolo 15; ma chiede si formoli la proposta dello stanziamento, o se ne rimetta all'iniziativa del Ministro.

Presidente. Invita i proponenti a formulare le loro proposte per comunicarle alla Commissione del bilancio.

Baccarini (Ministro) consente con la Commissione del bilancio che s'iscrivano le linee proposte, senza nulla togliere alle iscrizioni già fatte; e sembragli che, quanto alle somme, si potrebbero stanziare quelle offerte dalle Provincie od enti interessati. Così le linee da iscriversi sarebbero la Ceva-Ormea, la Velletri-Terracina, la Treviso-Motta e Ponte San Pietro-Seregno, alle quali, per giustizia, egli proporrebbe aggiungere la Lucca-Viareggio.

La Provincia di Milano offre di anticipare la somma governativa e la somma provinciale per la linea di Gallarate, ma ad una condizione per la quale egli non potrebbe ancora prendere impegno.

Risponde poi brevemente alle raccomandazioni degli onorevoli Chinaglia e Mazzarella, di cui terrà conto.

Il *Presidente* propone che, tenute presenti tutte le proposte, si rimandino alla Commissione perchè le traduca in forma tale da potersi inserire nella tabella.

Il Ministro e la Camera acconsentono.

— Nella seduta del 10, continuando la discussione del bilancio del capitolo 146, tabella C, *Venturi* raccomanda la linea Viterbo-Roma.

Baccarini risponde che finora la Provincia di Roma non ha deliberato di valersi dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879 per tale linea.

Indelli (relatore). Riferendo sulle proposte d'ieri, rinviate alla Commissione, dice che questa accetta l'iscrizione di somme pel 1880 a favore delle linee Ceva-Ormea, Velletri-Terracina, Treviso-Motta e Lucca-Viareggio, senza condizioni. Ma per la linea Ponte San Pietro-Seregno osserva che tre Provincie vi sono interessate, e finora la sola di Bergamo ha votato il concorso.

La Commissione dunque ha deliberato di accettare anche l'iscrizione di questa, ma a condizione non si obblighi che la Provincia di Bergamo, senza carico delle altre.

Per le altre linee suindicate, la Commissione propone la somma di 300 mila lire sui residui della 1ª categoria, oltre i concorsi ed aumenti offerti.

Spaventa. Ringrazia la Commissione di avere aderito all'iscrizione, ed espone come sia facile eliminare le difficoltà sorte in seno alla Commissione. La Provincia di Bergamo, votando un milione e duecentomila lire, ha implicitamente ritenuto che due terzi della spesa vanno a suo carico.

Osserva non doversi la questione guardare dal punto di vista di meschine passioni e interessi locali, ma più dall'alto, e spera che la Camera approverà la proposta.

Merzario osserva che finora alla Commissione del bilancio non consta ufficialmente della deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo.

Ora, quella linea nuoce grandemente agli interessi di Milano, perchè ne devia tutto il transito della linea del Monteceneri, che tra poco sarà aperta.

La Provincia di Milano non ha ancora deliberato, perchè non le era stato comunicato il progetto; quella di Como non ha risposto.

Esse sono interessate per due terzi nelle spese di quella linea: perciò l'oratore si oppone alla proposta Spaventa, fino a quando almeno non sia nota ufficialmente la deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo.

Gorla richiama alla memoria della Commissione la sua proposta per la linea Gallarate-Luino.

Quanto alla linea Ponte San Pietro-Seregno, dichiara egli pure ch'essa è a tutto danno degli interessi della Provincia di Milano, epperciò crede che questa non vi concorrerà.

Lugli non si oppone alle proposte di nuove iscrizioni, ma sì a che si tolgano per esse dal fondo delle linee di quarta categoria dei mezzi insufficienti per quelle di terza, e già sì tenui per lo scopo a cui sono dalla legge assegnati.

Indelli (relatore) osserva non potersi più discutere sulle linee che sono state votate e stabilite per legge, ma soltanto se uno dei Corpi morali interessati possa, colle sue offerte, impegnare anche gli altri. Ora, quando si dice che il concorso di uno non impegna gli altri, non resta più dubbio che la linea debba essere costruita.

Rassicura l'onorevole Lugli che non si distornerà nessun fondo della quarta categoria.

Baccarini dice che egli ha interpellato tutte le Provincie con circolare di agosto, e che non avendo ricevuto finora opposizione da nessuno alla linea Ponte S. Pietro-Seregno, sembragli che nessuno abbia ritenuto violato il proprio di-

ritto. Il semplice silenzio non basta per impedire l'esecuzione di una linea. Sembragli dunque che la iscrizione possa aver luogo senza pregiudicare il diritto di nessuno, e riservandosi egli di far completare l'istruttoria.

Osserva poi all'on. Lugli che la sua obbiezione cade innanzi al disposto dell'art. 32.

Corbetta desidera sia bene stabilito che l'iscrizione della linea Ponte S. Pietro-Seregno non potrà dar diritto di rivalsa alla Provincia di Bergamo su quelle di Como e Milano.

La Porta conferma che l'inscrizione debba farsi negli intendimenti della Commissione generale del bilancio, appunto in tal senso.

Spaventa ammette che la inscrizione si faccia con obbligo alla Provincia di Bergamo di concorrere per due terzi del contributo.

Parlano ancora gli on. *Lanza*, *Melchiorre*, il *Relatore* e l'on. *Ministro*, il quale fa nuove dichiarazioni sul modo in cui egli intende le inscrizioni di nuove linee; poi finalmente vien chiesta ed approvata la chiusura.

Data nuovamente lettura della proposta della Commissione, con cui si propone un articolo aggiuntivo alla legge del bilancio, autorizzante a trasportare dal capitolo 147 al capitolo 146 la somma che sarà disponibile per destinarla alla costruzione delle linee inscritte alla tabella C, in aggiunta alle somme votate dalle rispettive Provincie.

Baccarini chiede si dica: « la somma di 300 mila lire ».

La Commissione acconsente.

Spaventa ritira la sua proposta, e così fanno pure gli altri proponenti.

Baccarini desidera che rimanga bene inteso che egli accetta l'articolo aggiuntivo unicamente per le linee che ora si iscrivono; ma che intende mantenuto integro il diritto accordatogli dalla legge, di valersi del fondo che rimanesse disponibile per le altre linee.

Si approvano l'articolo aggiuntivo, la tabella C, con l'aggiunta delle nuove linee, e quindi il cap. 146 in L. 4,245,172.

Si passa alla discussione del capitolo 147: « Spese per la costruzione delle ferrovie di quarta categoria », colla relativa tabella D pel riparto delle somme per ciascuna linea.

Cavalletto fa raccomandazioni per lo sviluppo dei lavori della linea Lecco-Colico e pel prolungamento da Sondrio a Tirano.

Gandolfi, *Melchiorre* e *Fili-Astolfone* fanno altre raccomandazioni.

Baccarini riconosce giuste le osservazioni dell'on. Cavalletto, ma inopportune, perchè la legge del 29 luglio è com'è, ed egli non può mutarla.

Risponde pure all'on. Gandolfi ed altri oratori.

Dopo altre brevi parole degli onorevoli *Fornaciari*, *Melchiorre* e del *Relatore*, si passa ai voti, e si approva la tabella D col capitolo 147 in L. 2,021,341.

Approvato pure l'ultimo capitolo (148) *per memoria*, si passa a discutere il progetto di legge per tale bilancio.

L'art. 1° è approvato senza discussione nei seguenti termini:

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1880, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. ».

Si passa all'articolo 2°:

« Sono approvate, in adempimento al disposto dell'art. 32 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, le unite tabelle A, B, C e D, indicanti gli impegni da assumere e le somme da stanziarsi nello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, distintamente per le singole categorie e col riparto per ciascuna linea ».

Minghetti si meraviglia che il Ministro dei lavori pubblici non abbia mantenuto innanzi a questa Camera la necessità della separazione del primo dal secondo articolo, dopo avere accettato in Senato un ordine del giorno, col quale ne prendeva impegno.

Dopo la situazione in cui si è trovata la Camera di fronte al Senato in altra occasione, pare a lui si dovesse evitare ogni apparenza di mancanza di riguardi; e quindi desidera avere dal Ministro dei lavori pubblici spiegazioni in proposito.

Baccarini risponde che ha adempiuto scrupolosamente e completamente all'impegno preso innanzi al Senato, presentando il secondo articolo in modo da poter essere votato separatamente; perchè a lui pareva, e pare ancora, che le tabelle non facciano parte necessariamente della legge del bilancio. La Commissione non è stata di questo avviso, ma egli non ha insistito, perchè l'articolo secondo, così com'è, lascia sempre il Senato libero di discutere le tabelle separatamente dalla legge del bilancio.

Indelli (relatore) espone i motivi per cui la Commissione del bilancio ha riunito i due articoli.

Baccarini aggiunge altre spiegazioni.

Minghetti risponde che il concetto della Commissione del bilancio, che il Ministro non potesse prendere tale impegno perchè glielo vietava l'articolo 32 della legge, non è ammissibile, perchè quell'articolo è suscettivo di altra interpretazione.

Ripete che noi dobbiamo essere estremamente riguardosi verso il Senato; perciò propone che l'articolo 2° sia votato in urne separate, perchè il Ministro ha un impegno verso il Senato e lo deve mantenere.

La Porta risponde che l'articolo 32 è molto esplicito, e dice che i prospetti di riparto devono essere presentati colla legge del bilancio; quando vuole una legge speciale, lo dice espressamente come all'art. 36. Perciò era dovere della Commissione del bilancio di riunire l'articolo 2° all'articolo 1°.

Minghetti ripete che, se la legge è stata approvata senza modificazione, è per deferenza del Senato al Ministro dei lavori pubblici; egli è perciò un dovere morale per la Camera di mantenere l'impegno preso dal Ministro.

Baccarini dice di avere accettato l'ordine del giorno del Senato, perchè non gli pareva contraddittorio con l'art. 32 della legge. Ad ogni modo, crede che il Senato abbia votata la legge, non per compiacenza, ma per convinzione.

Osserva poi che la legge delle ferrovie rimane immutata, in qualunque modo vada l'art. 2° innanzi al Senato.

L'impegno assunto, o bene o male, egli lo ha adempiuto; il resto riguarda una questione di prerogative della Camera, e ciò non è di sua competenza.

Allievi. Avrebbe desiderato che questa discussione non sorgesse, e desidera non si prolunghi, perchè le questioni sulle reciproche relazioni dei due rami del Parlamento sono delicate, e non giova prolungarle. Il Ministro ha assunto un impegno verso il Senato; egli crede averlo adempiuto: la Camera non ha altro da chiedergli.

Prega la Camera di approvare la proposta della Commissione, qual'è stata accettata dal Ministro.

Minghetti ritira la sua proposta di votazione separata.

La Camera approva l'art. 2° come sopra riferito.

Presidente. L'articolo aggiuntivo, già approvato, formerà l'articolo 3.

Allo scrutinio segreto, si ebbero voti fav. 214, cont. 23.

Il bilancio, così approvato nella complessiva somma di L. 143,182,336.05, venne dal ministro Magliani presentato al Senato nella seduta del 15 corr.

IL TRAFORO DEL GOTTARDO

Ai documenti riferiti nel nostro numero precedente circa il grande avvenimento del traforo del Gottardo, dobbiamo oggi aggiungere la seguente lettera, indirizzata dal Consiglio federale ai rappresentanti dell'Italia e della Germania a Berna:

ECCELLENZA.

Berna, 2 marzo 1880.

Un avvenimento di un incalcolabile valore accadde davanti allo sguardo dell'Europa stupefatta. Dopo meno di 7 anni e mezzo di lavori, il 29 febbraio, alle 11 del mattino,

il traforo del Gottardo venne compiuto. Ed è per ciò che si vede finita, o almeno sbozzata, un'opera che può prendere arditamente il suo posto onorevole a fianco di tutte le altre grandi opere del mondo antico e moderno.

L'alta barriera inalzata dalla natura nelle maestose solitudini del centro d'Europa, spalancò le sue porte all'umana società, e fu costretta a porsi al di lei servizio. È finalmente caduta la barriera, che fino ad oggi separava il settentrione dal mezzogiorno d'Europa; è aperta nei suoi fianchi la via, che deve servire quale arteria di comunicazione dei tempi nostri attraverso le viscere della terra, avvicinare i popoli più diversi, e creare nuovi ed inaspettati mezzi al commercio del mondo intero.

Per tal modo si pervenne ad elevare un monumento imperituro, che testimonierà di quanto una volontà ben decisa, unita a fermezza, perseveranza e fiducia reciproche, possa intraprendere e condurre a buon fine.

Salutando con viva gioia il fortunato successo fin qui ottenuto, il Consiglio federale svizzero adempie ad un ben grato dovere, affrettandosi a presentare le proprie felicitazioni a Vostra Eccellenza, i cui sforzi contribuirono per tanta parte alla grande opera (*).

Nè la Svizzera, nè noi dimenticheremo mai quanto faceste dal 31 marzo 1869 ad oggi, per la più gigantesca impresa del secolo, e quanto la Svizzera vi debba gratitudine per la vostra cooperazione. Nè mai dimenticheremo che nei buoni, come negli avversi giorni, ci aiutaste validamente, colla maggiore energia e col maggior disinteresse.

Accogliete, adunque, la espressione della più sincera e cordiale riconoscenza, che abbiamo l'onore di presentarvi; e nello stesso tempo vi preghiamo, signor Ministro, di voler gradire il modesto ricordo che vi porgiamo, per richiamarvi un passato pieno d'inquietudini, spesso difficoltoso, ma nondimeno palpitante d'interesse, e che finì per esser coronato da felice successo.

Nè volendo mancare, in un giorno come questo di gioia e d'onore, di rinnovare a Vostra Eccellenza i sensi della sua distinta ed inalterata considerazione, il Consiglio federale svizzero desidera, anche prima d'ogni altra cosa, abbandonarsi alla speranza che Dio vorrà concedervi di veder compiuta l'opera, al buon successo della quale voi contribuiste sì lealmente, ed alla quale evidentemente fu largo il concorso della Provvidenza.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Presidente della Confederazione
WELTI.

Il Canc. della Confederazione
SCHIES.

Questo documento era accompagnato da un elegante astuccio contenente un esemplare della medaglia d'argento, decretata dal Consiglio federale esclusivamente per coloro che hanno effettivamente lavorato alla costruzione della grande galleria del Gottardo.

Lo stesso Consiglio federale ha poi diretto a tutti gli Stati confederati analoga circolare, in cui rende un giusto omaggio alla memoria del benemerito e compianto l'imprenditore del tunnel, sig. Favre.

Non possiamo poi fare a meno di accennare ad un incidente sorto, a proposito del traforo del Gottardo, nella seduta dell'11 corr. alla nostra Camera dei deputati.

Gli on. Boselli e Compans hanno rivolte le loro interrogazioni ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici, intorno ad una grave malattia sviluppatasi fra gli operaj addetti ai lavori della galleria del Gottardo, chiedendo quali provvedimenti abbia preso il Governo italiano per ovviare a mali maggiori, e se siasi assicurato che il Governo federale abbia adempiuto a tutti gli obblighi incumbenti per tutelare la salute degli operaj, e se l'Impresa del Gottardo provvederà alle famiglie dei morti di tale malattia.

L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, pel primo, poi gli on. Depretis, ministro dell'interno, e Cairoli, presidente del Consiglio, hanno risposto: che la malattia si è sviluppata recentissimamente, ma non ha carattere contagioso; che nessun rapporto ufficiale ancora n'era giunto al Governo, ma che esso prenderà tutti i più energici provvedimenti per tutelare la salute degli operaj italiani; e verrà in soccorso alle famiglie di coloro pei quali non fosse obbligata a provvedere l'Impresa.

L'on. Baccelli, come presidente del Consiglio superiore di sanità, ho confermato che la malattia di cui trattasi è antichissima nei minatori e non ha nessun carattere epidemico.

Gl'interroganti si sono dichiarati soddisfatti. Però l'on. Sella si è riservato di parlare in altra occasione su qualche disposizione del trattato pel traforo del Gottardo, in relazione alla tutela dell'igiene degli operaj.

(*) Ci pare che, scrivendo ai rappresentanti d'Italia e Germania, il Consiglio federale avrebbe ben potuto, o dovuto, ricordare più esplicitamente la *efficace cooperazione* dei due Governi e delle due Nazioni alla *gigantesca impresa!*
LA RED.

CONGRESSO INTERNAZIONALE
PEL RIORDINAMENTO DEL SERVIZIO CUMULATIVO ITALO-GERMANICO.

Ecco la corrispondenza fiorentina giuntaci in ritardo, come annunciammo nel precedente numero, e che contiene più ampii particolari sulle deliberazioni del Congresso ferroviario italo-germanico, tenutosi il 5 e 6 corr. nelle sale del Circolo filologico:

Firenze, 9 marzo 1880.

Erano presenti circa 60 delegati delle diverse Ferrovie interessate.

Aperta la seduta con uno splendido discorso del commendatore Borgnini, Direttore delle Meridionali, la presidenza del Congresso venne assunta dal consigliere Böhm, delle Ferrovie Bavaresi, essendo questa Amministrazione preposta alla Lega ferroviaria italo-germanica.

Le molteplici questioni portate dall'ordine del giorno furono quindi discusse con quella saggia calma, che le belle parole del comm. Borgnini valsero maggiormente ad infondere nei convenuti.

Non perciò si potè prescindere dal fare qualche riserva su taluni punti, come p. es. sulla misura della tariffa Peri-Kufstein. Non è, per altro, il caso di preoccuparsi di tale circostanza, poichè la tariffa stessa, corrispondente a quella delle Ferrovie germaniche, se ha qualche prezzo elevato in confronto delle tariffe normali locali della Südbahn per le piccole spedizioni, ha per contro prezzi assai miti pei trasporti a vagone completo. Inoltre le numerose tariffe speciali oggidì esistenti, e che facciamo voti sieno mantenute dai rispettivi Governi, continuerebbero a favorire tutte quelle merci, che costituiscono il traffico propriamente detto fra l'Italia e la Germania.

Infine, le conclusioni d'una Conferenza non possono essere apprezzate al giusto loro valore, se non avendo sott'occhio i prezzi finiti (che non si stabiliscono così presto, come potrebbe parere) per le singole percorrenze delle Ferrovie interessete e per la percorrenza complessiva.

E giacchè ho accennato a tariffe speciali internazionali, gioverà far conoscere che, siccome dalla loro esistenza si è tratto e si trae tuttora materia per dedurre che ne sono pregiudicate le industrie ed i traffici locali (lamento questo al quale si volle rimediare con una clausola, che le Ferrovie Meridionali non hanno a buon diritto mai accettata), mi è grato annunziarvi che tutti i convenuti fecero plauso alla soluzione di un punto così difficile e controverso, quale il comm. Borgnini ebbe a proporla:

« La tassa di un trasporto in servizio interno percorrente le stesse linee italiane di un eguale trasporto in servizio internazionale, non dovrà superar mai la tassa complessiva di quest'ultimo ».

Io faccio voti che siffatto principio, e con esso tutte le conclusioni della Conferenza sieno per tornare accetti ai commercianti ed ai Governi dei paesi interessati.

E ciò dicasi pure per le conclusioni dell'altra Conferenza, nella stessa occasione tenutasi per l'ordinamento del servizio diretto italo-germanico-belga-olandese-inglese, via Brennero. Fino dalla metà dello scorso anno, i lavori preparatisi dalle Ferrovie italiane, in seguito alle conferenze tenute l'aprile in Milano, vennero comunicati alla Südbahn, ch'è preposta a quest'altra Unione ferroviaria, ed il cui Direttore commerciale cav. Hahn presiedeva questa seconda parte delle discussioni attuali. Ma nel frattempo le Ferrovie estere avendo modificato il loro primo progetto, è occorso intendersi su ciò che ne consegue, e su quanto rimane a farsi da un'apposita Commissione di agenti delle diverse Ferrovie, che quanto prima si riunirà in Colonia.

Siccome poi trattasi di un complesso d'interessi, che non è naturalmente possibile discutere e mettere in chiaro mediante carteggi, così sonosi stabilite conferenze generali, almeno annuali, e per quella futura si è fissato di riunirsi a Berlino. —

Gli onori di casa vennero fatti qui dalle Amministrazioni delle Ferrovie Romane e Meridionali in modo splendidissimo e come non si avrebbe potuto meglio; e ciò, com'è naturale, ha pure contribuito a rendere vieppiù simpatico ed amichevole il convegno di tanti funzionarii superiori ferroviarii, malgrado le notevoli varietà di caratteri, di propositi, d'interessi e di lingue. Un'idea sola guidava tutti, l'affratellamento dei popoli, mediante lo sviluppo dei loro rapporti industriali e commerciali, e la soddisfazione degli interessi che vi si collegano.

A compimento dei ragguagli offertici dal nostro corrispondente, riferiamo dalla *Nazione* anche i seguenti cenni:

Le Amministrazioni delle Ferrovie Meridionali e Romane hanno voluto festeggiare la presenza dei delegati delle Ferrovie estere in Firenze, invitandoli, la sera del 6 corrente, ad un pranzo nello Stabilimento Doney.

Oltre ai delegati delle Ferrovie estere ed italiane, furono invitati il sig. marchese Matteo Ricci, presidente del Circolo filologico, ed il sig. avv. Lorenzo Conte, ispettore del Circolo stesso, nelle cui sale erasi adunata la Conferenza. Intervennero eziandio al pranzo alcuni impiegati superiori delle Meridionali e Romane.

La più viva allegria e la più schietta cordialità ha regnato fra i convitati, ch'erano in numero di circa cinquanta.

Allo *Champagne* cominciarono i brindisi. Il commendatore Bertina, reggente la Direzione generale delle Ferrovie Romane, con belle ed acconcie parole invitò a bere alla prosperità delle Amministrazioni rappresentate alla Conferenza, e formò voti pel conseguimento dello scopo importante pel quale tante egregie persone erano convenute in Firenze.

Sorse poi il signor Weizsächer Teodoro, rappresentante le Ferrovie del Würtemberg, ed a nome dei delegati della Germania pronunziò in italiano un discorso, che per la vivacità e naturalezza con cui fu fatto, riscosse i più vivi applausi.

Altri *toast* furono fatti dai signori Garnir, delegato del Belgio, Böhm della Baviera, e Hahn, direttore commerciale delle Ferrovie Meridionali Austriache.

Anche il sig. Paheny fece un brindisi, che fu vivamente applaudito. —

Il 10 mattina ebbe poi luogo la lettura e la firma dei protocolli delle conferenze; e i delegati furono quindi pregati di riunirsi alle Cascine nelle sale del ristoratore Doney, dove, con gentile pensiero delle Amministrazioni ferroviarie Meridionali e Romane, fu offerto loro un *déjeuner*.

Sul finir della mensa, il sig. comm. Borgnini parlò dei lavori compiuti, del concorso benevolo e intelligente prestato dai delegati, ed espresse la fiducia che le Amministrazioni interessate avrebbero riconosciuta l'opportunità di addivenire ben presto a nuovi accordi, ispirati ad idee larghe e più convenienti allo sviluppo del traffico internazionale.

Il sig. Böhm, delegato della Baviera, ringraziò il commendatore Borgnini ed il comm. Bertina pel festoso accoglimento ricevuto in Firenze dalle Amministrazioni italiane, e dichiarò che, tanto lui, quanto i colleghi tedeschi ne avrebbero conservato sempre la migliore rimembranza.

Il sig. Weizsächer, a sua volta, fece un brindisi alla salute dei delegati italiani, esprimendo il desiderio di rivederli al prossimo convegno di Berlino.

Dopo parecchi altri brindisi, il cav. Frigo, delegato delle Ferrovie dell'Alta Italia, propose di portare un *toast* alle Nazioni rappresentate nelle Conferenze, rallegrandosi delle riunioni internazionali ferroviarie, come quelle che hanno per iscopo il lavoro, la pace e lo svolgimento delle industrie e dei commerci.

IL MATERIALE MOBILE
per la ferrovia Palermo-Trapani

Palermo e Trapani non tarderanno lungo tempo ad esser congiunte mediante la ferrovia, che toccherà pure Marsala, se le promesse degli intraprenditori potranno essere realizzate.

Sopra questa linea si farà uso d'un materiale mobile, che differisce in molti punti dai tipi generalmente approvati per le altre linee italiane, per quanto concerne almeno le vetture; ed intorno al medesimo il comm. A. Cottrau ha pubblicato testè una Memoria (*), nella quale enumera i vantaggi particolari di questo materiale.

Di questa Memoria diamo un breve sunto, riserbandoci però piena libertà di esprimere il nostro giudizio, il che non sarà certamente discaro all'egregio Autore.

La linea Palermo-Trapani è armata con ruotaie di 30 chilog. al metro lineare, per cui il peso massimo sopra ogni sala deve esser limitato a 10,000 chilog.

Al tempo stesso, siccome almeno in un punto s'incontra una pendenza del 15 0[00], seguita da eguale contropendenza, accompagnata di più da curve di 300 metri di raggio, e per soprammercato, almeno in parte, in galleria, così si dovette tener conto di tutte queste accidentalità nel determinare le proporzioni delle locomotive.

Certamente l'ingegnere, che ha tracciato la ferrovia Palermo-Trapani, sarà stato costretto da serie considerazioni economiche ad accumulare tante difficoltà di pendenza, di curve e di gallerie in un sol punto, sopra una linea lunga 214 chilom., venendone così ad aggravare seriamente l'esercizio; imperocchè, come linea di poco traffico, e sulla quale si ritengono sufficienti 2 treni al giorno in tutto, un servizio con macchine di rinforzo riuscirebbe forse troppo costoso.

Le locomotive adottate sono a tender separato, a tre sale accoppiate ed a cilindri interni. La ragione, che ha fatto abbandonare le locomotive-tenders, è quella di non sopraccaricare le sale, per il motivo già indicato, e di poter percorrere tutta la linea senza rifornirsi d'acqua troppo spesso, e possibilmente senza cambiar macchina.

Poichè le ruotaie sono deboli, bisogna convenire col comm. Cottrau che le macchine-tenders a tre sale non sarebbero riuscite molto convenienti; però macchine-tenders a 4 sale, di cui 2 od al più 3 accoppiate, avrebbero benissimo corrisposto allo scopo, quantunque non siamo tanto entusiasti di questo tipo di macchine per amare di vederle impiegate fuor di luogo.

Le dimensioni principali delle locomotive adottate sono le seguenti:

Diametro degli stantuffi	0m.45
Corsa » »	0.584
Diametro delle ruote accoppiate	1.300
Superficie del focolare	7mq.00
» dei tubi (interna)	98.10
Superficie della graticola	1mq.27

(*) *Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani: Considerazioni sulla scelta dei tipi da adottarsi per il materiale mobile, e sull'esercizio più economico della linea.*

Senza seguire le considerazioni, alquanto intricate, dell'Autore per giustificare queste dimensioni, ed esaminando invece la cosa *a posteriori*, possiamo osservare che, con una pressione media sullo stantuffo di 4 atmosfere circa, queste locomotive possono esercitare uno sforzo massimo di trazione di circa

$$\frac{4 \times \overline{45}^2 \times 58{,}4}{130} = 3640 \text{ chilog.},$$

supposto che la caldaia fornisca vapore a sufficienza.

Ora, dato che ad ogni m. q. di superficie riscaldata possano corrispondere 3 cavalli-vapore, s'otterrebbero $105^{mq} \times 3 = 315,^{cav.}4$, i quali corrisponderanno allo sforzo sopra indicato, se la velocità di traslazione sarà limitata a $6^m,5$ al $1''$, ossia $23,^{chil.}4$ all'ora.

Però, per mantenere per un tempo un po' lungo un tale sforzo, bisognerebbe abbruciare del carbone in ragione di 725 chilog. all'ora, ossia 570 kg. per m. q. di griglia: consumo eccessivo, che si può asserire nessun macchinista è capace di sostenere. fuorchè per pochi minuti.

La griglia di queste locomotive è quindi alquanto piccola (appena $\frac{1}{82}$ della superficie totale riscaldata), difetto comune a molte macchine francesi di costruzione non troppo recente, quando cioè prevaleva ancora l'uso del coke; mentre, secondo la pratica inglese, alla quale ora si ritorna, e talvolta anzi esagerandola, a queste locomotive avrebbesi dovuto assegnare una griglia di $1^{mq},50$ almeno.

Colla griglia invece di $1.^m27$, non si può ottenere, per un tempo un po' lungo, uno sforzo superiore a 2800 o 3000 kg. al più, alla velocità di 23 chil. circa: è appunto quanto ne spera il comm. Cottrau.

Nessuna indicazione essendo fornita sulla lunghezza dei piani inclinati del 15 0|00, dobbiamo ritenere che siano tali da escludere la possibilità di trar partito della velocità iniziale del treno per superarli.

Sopra la pendenza del 15 0|00, la resistenza totale di queste macchine (45 tonn. di peso all'incirca) può ritenersi eguale a

$$(9 + 15)\ 45 = 1080 \text{ kg.}$$

per cui rimane disponibile una forza di trazione di 1720 kg. al più, sufficiente per rimorchiare sulla detta pendenza un treno di

$$\frac{1720}{3 + 4 + 15} = 77 \text{ tonnellate circa}$$

ritenuto che ad una velocità così moderata la resistenza in piano dei veicoli sia di 3 kg.' per tonnellata.

Alla velocità di 45 chil. all'ora (ad un dipresso la massima che si suppone sia mai richiesta sulla linea Palermo-Trapani), queste locomotive potranno fornire uno sforzo di trazione di 1250 a 1500 kg., sufficiente per rimorchiare un 180 tonnellate su linea piana (come si intende generalmente in linguaggio ferroviario): peso che, a quanto pare, non sarà per molti anni raggiunto su quella ferrovia.

In ogni caso, lo sforzo massimo essendo di 3000 kg., di cui inoltre una parte sarebbe consumata a vincere le resistenze interne della macchina, pare evidente che non era necessario accoppiare le tre sale per ottenere l'aderenza corrispondente a tale sforzo, tanto più che quella si suppone dall'Autore, per le condizioni della linea, sempre superiore ad $\frac{1}{7}$ del peso.

Di macchine del tipo preferito si hanno parecchi esempi sulle Ferrovie Romane, non però sulle Meridionali, poichè una sola di questo tipo, quando fu ceduta dalla Società delle Ferrovie Romane la linea Bologna-Ancona, fu compresa nel materiale mobile di cui era dotata la linea.

Contrariamente poi all'opinione invalsa, il comm. Cottrau non ha esitato a dar la preferenza ad una locomotiva a cilindri interni. Siamo d'avviso che questa disposizione presenti grandi vantaggi per locomotive a grande velocità. Essi però perdono molto del loro valore quando trattisi di velocità ridotte, e si può per lo meno dire che in tal caso è indifferente che i cilindri siano interni od esterni.

In complesso, riteniamo che queste macchine abbiano soprattutto due difetti, cioè una griglia troppo limitata, ed un tender troppo piccolo. Del primo difetto abbiamo già dato la ragione. Il vantaggio poi di un tender capace per diminuire le prese d'acqua, e, meglio ancora, poter provvedersi d'acqua di buona qualità, è troppo altamente confermato dalla pratica, perchè si debba mai metterlo in confronto del maggior peso entro limiti ragionevoli.

Per mancanza di spazio, rimandiamo al prossimo numero le osservazioni concernenti i veicoli.

O.

Nostre Corrispondenze

Roma, 16 marzo.

Giusta le disposizioni della legge per le costruzioni ferrovarie, dovendosi in quest'anno intraprendere i lavori di costruzione della ferrovia Roma-Sulmona, siccome la più importante dopo la Novara-Pino, il Governo ha portato la sua attenzione sulla precedenza che si dovrebbe dare alle costruzioni delle grandi gallerie, che attraversano l'Appennino a Monte-Bove e Carrito, le quali sono, per così dire, la chiave per determinare il tempo nel quale potrà essere costrutta tale importante e difficilissima linea.

Secondo il progetto di massima Lanino, la galleria di Monte-Bove avrebbe la lunghezza di m. 3854, e quella del Carrito m. 3460; ed il tempo occorrente per la loro esecuzione, adottando i mezzi meccanici attualmente in uso, sarebbe previsto dai cinque ai sei anni, nel qual periodo si dovrebbero pure ultimare le strade d'accesso.

Nell'urgenza pertanto di provvedere affinchè siano intrapresi i lavori delle dette gallerie, mi risulta da informazioni degne di fede, che dalla Direzione governativa di Roma, vennero date energiche disposizioni per lo studio particolareggiato delle medesime e delle strade d'accesso, sul tracciato di massima del progetto Lanino, introducendo quelle modificazioni nell'altimetria e nel tracciato indicate nella Relazione della Commissione governativa per le ferrovie del primo tipo, modificazioni che potranno dare per risultato una diminuzione di tempo nell'esecuzione dei lavori e la massima economia nelle spese di costruzione.

Relativamente a quest'importante linea, vennero pure date disposizioni per uno studio comparativo circa il punto di distacco, se debba farsi cioè a Molina od a Sulmona sulla ferrovia Pescara-Aquila; ed a questo riguardo si lavora alacremente in campagna per uno studio che, attraversando il Carrito sulla direzione di Canello, discenderebbe a Bugnara, e quindi per la valle del Sagittario andrebbe a Sulmona; la quale linea risulterebbe più breve di quella per Goriano-Bugnara e Sulmona del progetto Lanino.

Tale studio comparativo è importantissimo, perchè la linea più diretta fra Roma e Pescara è certo per Sulmona; infatti, anche in base ai due studii fatti dall'ing. Lanino, risulta che la linea attraver-

sante il Carritto per Goriano-Bugnara e Sulmona è più breve di circa 9 chilometri, in confronto della linea Roma-Pescara per Gagliano e Molina. E quantunque la spesa, secondo il progetto Lanino, sia per la linea diretta su Sulmona maggiore di L. 4,100,000 di quella per Molina, tuttavia, se si tiene conto della minore percorrenza e delle conseguenti minori spese di esercizio, forse prevarrà la convenienza di passare per Sulmona.

Per quest'importantissima linea d' interesse commerciale e militare, mi risulta pure che una Società francese sta per presentare delle proposte concrete al Governo per ottenere la costruzione a *forfait*, mediante la somma di L. 56 milioni. Tale Società si obbligherebbe a costrurre l'intera linea Roma-Sulmona nel termine di cinque anni, adottando per le traversate di Tivoli e dell'Appennino dei piani inclinati col sistema telodinamico Agudio. Su tali proposte mi riservo di darvi più particolareggiati dettagli, appena avrò presa conoscenza del relativo progetto. —

La Società delle Ferrovie Meridionali, la quale, come sapete, in seguito agli intervenuti accordi fra essa ed il Governo, ha assunto la costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso alla linea Benevento-Napoli (già comprese nella concessione ad essa fatta colla legge del 14 maggio 1865, N. 2279), ha ora sottoposto all'approvazione del Ministero il progetto particolareggiato di un primo tronco della linea Benevento-Campobasso, della lunghezza di m. 5,061, a partire dalla centrale del fabbricato viaggiatori della Stazione di Benevento. —

Come vi annunziai in una precedente mia, il giorno 14 corr. mese, natalizio di S. M. il Re, venne festeggiato a Palermo colla inaugurazione del 1° tronco della ferrovia Palermo-Trapani, compreso fra Palermo e Partinico. La festa riuscì splendidamente: e l'apertura al pubblico servizio si spera di poterla effettuare il 1° del prossimo aprile, e così al 1° del successivo maggio quella dell'altro tronco dal lato di Trapani, cioè da quest'ultimo punto a Castelvetrano.

Tale importante linea, di circa 195 chilometri e la cui esecuzione può dirsi oramai un fatto compiuto, venne studiata dal distintissimo ing. Filippo Parato; e si deve in gran parte a lui se essa ebbe così pronta e regolare esecuzione.

L'ingegnere Parato, in tale studio, ha provato ad evidenza che anche in Sicilia ed in terreni difficilissimi si possono costruire delle ferrovie economiche, inquantochè il preventivo del progetto di soli 30 milioni di lire si ritiene non sarà in definitiva per essere superato. —

Per ultimo, sono lieto di potervi annunziare che l'egregio comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici, colpito nei primi del corrente mese da grave malattia, trovasi ora in via di miglioramento tale, da ritenersi che fra qualche giorno potrà entrare in piena convalescenza; ciò che io gli auguro di tutto cuore, e pel suo bene e per quello della importante Amministrazione alla quale è preposto. Durante la sua assenza, ne fungerà le funzioni il comm. Imperatori. —

Come di consueto, eccovi il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella decorsa settimana.

I principali progetti approvati dal Consiglio sono i seguenti:

Progetto d'appalto di un tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso tra Tavagnano e Pont S. Martin;

Progetto particolareggiato dell'ottava sezione della linea Oristano-Terranova-Pausania (Ferrovie Sarde, 2° periodo);

Progetto d'appalto del tronco da Roccasecca ad Arce, della ferrovia Avezzano-Roccasecca;

Progetto di lavori diretti a preservare dalle inondazioni la Stazione di Ciampino, lungo la ferrovia Roma-Napoli;

Progetto di lavori di consolidamento e di difesa al chil. 15 presso la Mogliana, della ferrovia Roma-Civitavecchia;

Progetto di completamento del tronco da Mistretta alla spiaggia di S. Stefano, della strada nazionale Termini-Taormina, in diramazione di Nicosia a San Stefano in provincia di Messina;

Progetto di sistemazione di quattro tronchi dell'arginatura sinistra del Tagliamento, dalla ferrovia Codroipo-Casarsa alla fronte di Varno, in provincia di Udine.

Il Consiglio si è inoltre occupato dell'esame del progetto di appalto del tronco Sicignano-Galdo della linea Reggio-Castrocucco alla Eboli-Romagnano, ed ha opinato che debbasi sentire il R. Commissario per l'esercizio e la Società delle Strade Ferrate Meridionali in ordine alla Stazione di Sicignano, onde conoscere se questa Stazione si possa rendere adatta al servizio che si richiederebbe per la nuova linea.

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Possiamo oggi confermare la notizia da noi data nel precedente numero, che le dimissioni offerte dal comm. Morandini dalle funzioni di Presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia furono dall'on. Ministro accettate.

Siccome però ci consta non essere a tutt'oggi pervenuto alla sede di quell'Amministrazione il relativo Decreto Reale, così nulla possiamo aggiungere circa la definitiva sua cessazione dalle dette funzioni, e circa il suo successore.

In relazione alla notizia pubblicata nel nostro numero del 25 febbraio p. p., siamo lieti di poter oggi annunciare che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, nella seduta del 12 corr. ha approvato e tosto trasmesso all'on. Ministro dei lavori pubblici il progetto d'ampliamento dell'organico del personale del 1873, in rapporto coll'aumento del traffico sempre progressivo e col maggiore sviluppo della rete, e conseguentemente col maggior numero di Stazioni.

Siccome non v'ha dubbio della pronta approvazione ministeriale, così siamo certi non tarderanno ad essere finalmente esauditi i voti e desiderii del suddetto personale.

Ci scrivono da Roma che il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sulla transazione intesa fra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e l'Impresa Peregrini e Perego, costruttrice del 4° tronco della ferrovia Pontebbana, circa i maggiori compensi domandati per diversi titoli dall'Impresa stessa.

Come a suo tempo fu da noi annunciato, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia aveva affidato allo Stabilimento di costruzioni meccaniche di Pietrarsa la fornitura di 10 locomotive da merci a 6 ruote accoppiate, da costruirsi su disegni allestiti dal proprio Servizio del Materiale.

Dobbiamo ora annunziare che nel giorno 10 corr. ebbe luogo la corsa di prova da Torino ad Asti della prima di queste locomotive.

Il risultato di tale esperimento, a cui assistevano il R. Delegato governativo presso quello Stabilimento, comm. Passerini, l'Ing.-capo a cui è affidata la costruzione delle locomotive presso l'Officina di Pietrarsa, e l'Ing.-capo del Servizio del Materiale delle Ferrovie suddette, riuscì affatto soddisfacente, essendosi potuto constatare accuratezza di fabbricazione e perfetto e regolare funzionamento d'ogni organo.

Nel fare i nostri rallegramenti ai sullodati ingegneri per la parte da essi rispettivamente avuta nella costruzione della detta locomotiva, registriamo con tanto maggiore soddisfazione tale felice successo, inquantochè esso torna a nuova e luminosa conferma dello sviluppo dell'industria nazionale anche in fatto di costruzioni meccaniche ferroviarie.

Nella gara tenutasi il 15 corr. presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la fornitura di 8000 tonnellate di rotaie d'acciaio Bessemer, la migliore offerta venne fatta dalla Società di Bochum, e cioe L. 233.80 per il 1° lotto e L. 230.80 pel 2°, consegna a Genova; e L. 237.55 e L. 234.55 pel 1° e 2° lotto, consegna a Venezia.

Sappiamo che nella gara tenutasi ultimamente fra Ditte nazionali ed estere per la fornitura di 200 vagoni per la rete dell'Alta Italia riuscì aggiudicataria la Ditta Joseph Rathgeber di Monaco di Baviera.

Alcuni giornali di Genova hanno in questi giorni annunciato che ai Capi-Stazione della linea della Riviera di Ponente venne ordinato di non accettare merci a piccola velocità, neppure per vagone completo, ad eccezione delle Stazioni di Savona e Ventimiglia; e ciò per mancanza di materiale.

Noi siamo in grado di offrire al pubblico il seguente schiarimento in proposito. Si è dovuto, è vero, sospendere l'accettazione delle merci a piccola velocità sulla detta linea, ma ciò per la urgente necessità d'inviare una quantità straordinaria di materiale agli scali marittimi di Genova e Savona, dove affluivano i carichi in un numero grandissimo. Da questa misura generale fu poi eccettuata Ventimiglia, perchè ivi si devono trasbordare le merci in arrivo dalla Francia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Domenica, alle ore 12, ha avuto luogo in Roma, in una sala del Ministero dell'istruzione pubblica, la prima adunanza della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane.

Sedevano al banco della Commissione i commissarii Biglia, Cadorna, La Cava, Monzani, Brioschi, Genala, Bembo, Nervo, Verga, Ranco, La Porta.

Nel prossimo numero daremo un sunto delle sedute.

Ferrovie Meridionali — Leggesi nella *Nazione*, in aggiunta a quanto abbiamo pubblicato nel precedente num.

Sappiamo che la Società delle Ferrovie Meridionali ha affidato alla Casa Bolckow et Waughan la fornitura di 10,500 tonnellate di rotaie di acciaio al prezzo di fr. 249.60 la tonnellata.

Per due terze parti, la fornitura sarà in rotaie di 12 metri di lunghezza e di 36 chilogrammi di peso per metro corrente, per la costruzione dei nuovi tronchi da Benevento a Campobasso e da Aquila a Rieti; e per l'altro terzo, la fornitura sarà in rotaie di 25 chilog. per metro corrente e della lunghezza di 9 metri, da impiegarsi nella costruzione del tronco da Campobasso a Termoli, che, com'è noto, verrà eseguito con binario a sezione ridotta.

Sappiamo pure che sono già in corso trattative colle Case costruttrici conosciute per provvedere alla fabbricazione delle locomotive speciali occorrenti per il tronco anzidetto da Termoli a Campobasso.

Tratterebbesi di acquistare locomotive del peso medio di tonnellate 23 (con carico d'acqua e carbone), e capaci di trascinare sulle pendenze del [illegible] un carico lordo (compresa la macchina) di 6[illegible] tonnellate.

La velocità massima di queste locomotive in pianura potrebbe eccedere i 40 chil. all'ora.

Infine ci risulta che la Società delle Ferrovie Meridionali ha già presentato all'approvazione governativa il progetto esecutivo di un primo tratto da Benevento verso Campobasso, e che prossimamente presenterà pure i progetti esecutivi di due altri tratti da Termoli verso Campobasso e da Aquila verso Rieti.

Stazione di Livorno. — Scrivono da Livorno che il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la esecuzione della nuova Stazione per il servizio dei viaggiatori in quella città.

La somma determinata per questa esecuzione ascende a L. 585,194.

Ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano — Il Consiglio provinciale di Pesaro, ha deliberato gli studii per la linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, e linee di allacciamento con Pesaro per la valle del Foglia, e con Fano per la valle del Metauro.

Ha dato facoltà di chiedere la concessione al Governo e di trattare con Società di capitalisti assuntori, ed ha pure deliberata la conclusione di un prestito col relativo piano finanziario.

Succursale dei Giovi. — Leggesi nel *Corr. Merc.* del 15:

La Deputazione provinciale di Genova, nella seduta di giovedì scorso, deliberò di aderire alle istanze della Camera di commercio per la formazione d'una Commissione composta di rappresentanti della Provincia, della Camera stessa e del Municipio di Genova, per istudiare e promuovere la questione del tronco ferroviario succursale al valico

dei Giovi, e per vedere quali proposte di concorso nei lavori occorrenti siano da farsi al Governo.

A membri di detta Commissione, per quanto riguarda la Provincia, furono nominati i signori Andrea Podestà, Giovanni Battista Rossi e Paolo Bigliati, tutti e tre della Deputazione provinciale.

Il Municipio e la Camera di commercio nomineranno tosto i propri membri, affinchè la Commissione possa al più presto incominciare i suoi lavori.

Ferrovia Novara-Pino. — Come abbiamo annunciato nel precedente numero, l'appalto della costruzione del tronco della ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende, compreso fra il rivo Vallegrande ed il rivo Dirinella, della lunghezza di metri 6200 (escluse le espropriazioni, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), venne deliberato per la presunta somma di lire 1,562,400, dietro l'ottenuto ribasso di L. 25.60 per cento su quella di stima.

Il termine utile per rassegnare le offerte in diminuzione della detta somma di deliberamento (le quali non potranno essere inferiori al ventesimo) scade col mezzogiorno del 18 corrente Tali offerte saranno ricevute indistintamente al Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale delle Strade ferrate) od alla Prefettura di Como.

Parma-Brescia-Iseo. — Si ha da Parma, 8, che la Società Balignalles di Parigi ha domandato al Governo la concessione della costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo. La Società si è offerta di dare subito principio ai lavori, anticipando le spese, semprecchè vengano accettate le condizioni proposte.

Ferrovia Asti-Vignale. — Il *Corriere Astigiano* assicura che una rispettabile Casa industriale abbia presentato la proposta della costruzione ed esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto per la Valle Grana tra Asti e Vignale ed anche oltre, mediante il sussidio di una annualità per 30 o 35 anni, secondo i casi.

Ferrovia Treviso-Belluno. — Telegrafano da Roma, 10, alla *Gazz. di Venezia* che il Ministero ha respinto, non approvato, il progetto del primo tronco della linea Treviso-Feltre-Belluno da Treviso a Signoressa, presentato dall'ing. Zanardelli. Dovrà essere corretto e ripresentato.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Palermo, 11, all'*Opinione*:

Vanno avanti con un'attività veramente febbrile gli studii per la ferrovia economica Palermo-Corleone. Quelli del primo tronco dalla Stazione Ficarazzelli al Comune di Misilmeri sono già terminati, e pel resto si lavora con numeroso personale. Meritano lode davvero l'ingegnere-capo del Genio civile, cav. Oberty, per lo zelo addimostrato in questa congiuntura, e l'ing. Albanese, incaricato dal Consorzio dell'esecuzione di tali studii, per l'attività spiegata non ostante le intemperie della stagione.

Nel giorno 14 corrente poi sarà festeggiato il compleanno di S. M. il Re Umberto con la solenne inaugurazione del primo tratto della linea ferroviaria Palermo-Trapani, che, partendo dalla nostra città, arriva al Comune di Partinico, ove sarà data una refezione dalla Società costruttrice a 150 invitati, fra i quali vi sono naturalmente le primarie Autorità. Il treno muoverà alle 8 antimeridiane precise.

(Su tale inaugurazione, vedi la nostra *Corrispondenza da Roma).*

Tramway Alessandria-Casale. — Nel *Corriere Mercantile* si legge:

Un *tramway* a vapore si sta attualmente costruendo fra Alessandria e Casale, passando per Castelletto Scassoso, S. Salvatore, Mirabello e Acciniano. Detti Comuni si obbligarono, per la spazio di 30 anni, a pagarsi alla Società costruttice la somma di lire 19,000 annue.

Tramway Cuneo-Dronero. — La *Gazz. Uff.* del 12 corr., ha pubblicato il R. Decreto del 29 gennaio scorso, con cui, visti gli atti costitutivi e lo statuto della Società anonima per la costruzione e l'esercizio di un *tramway* a vapore da Cuneo a Dronero, la quale Società ha la sua sede in Cuneo ed ha assunto il nome di *Tramway da Cuneo a Dronero*, possiede il capitale nominale di L. 800,000, diviso in n. 3200 azioni di lire 250 ciascuna, e si è prefissa la durata di 60 anni decorrendi dalla data del presente decreto; la Società stessa è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* annuncia che i lavori di sterro del tronco Muri-Rothkreutz furono deliberati ai signori Muller d'Aarau, e Kettener, Haaf e Breuling.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di febbraio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 14,300 (nel mese corrispondente del 1879: 10,029), introito fr 15,600 (fr. 10,436.65); merce trasportata tonn. 3500 (tonn. 4761), introito fr. 14,300 (fr. 7,755.43). Introito complessivo fr. 29,900 (fr. 18,192.08); ossia fr. 729.27 (fr. 443.71) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 11,600 (dic. 1879: 9,852), introito fr. 9,800 (fr. 7,831.45); merce trasportata tonn. 1290 (tonn. 1156), introito fr. 3700 (fr. 3604.05). Introito complessivo fr. 13,500 (fr. 11,435.50), ossia fr. 519.23 (fr. 439.83) in media per chilometro.

Movimento complessivo sulle due linee (67 chilom.). — Passeggieri trasportati 25,900 (1879: 19,881), introito fr. 25,400 (fr. 18,268.10); merce trasportata tonn. 4790 (tonn. 2917), introito fr. 18,000 (fr. 11,359.48). Introito complessivo fr. 43,400 (fr. 29,627 58), ossia fr. 617.76 (fr. 442.20) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — Il sig. Varroy, ministro dei lavori pubblici, intervenne sabbato scorso in seno alla Commissione parlamentare ferroviaria, per difendere il suo progetto di riscatto parziale della ferrovia d'Orléans. Egli disse esser d'accordo colla Commissione per cercar di ottenere le modificazioni delle tariffe, ma che ne differiva soltanto circa i mezzi per raggiungere tales copo. Egli crede che, col riscatto parziale, si giungerà ad ottenere dalle Compagnie le riforme delle tariffe riconosciute indispensabili.

Però parecchi membri della Commissione hanno combattuto gli argomenti addotti dal Ministro, affermando che il progetto di riscatto parziale non costituirebbe che una rete dello Stato poco vitale, e che non darebbe forza al Governo per ottenere dalle Compagnie le urgenti modificazioni che l'opinione pubblica reclama rispetto alle tariffe.

— A questo proposito, leggiamo nel *Monit. des inter. matér.* che, mentre il Ministro dei lavori pubblici negoziava colla Compagnia d'Orléans, le grandi Compagnie ferroviarie, le quali da qualche tempo si sono costituite in Sindacato per la difesa dei propri interessi, dopo lunghe discussioni, avrebbero preso alcune misure favorevoli agli interessi generali.

Esse stabiliranno una tariffa comune ed uniforme, applicabile ai viaggiatori ed alle stesse categorie di merci su tutte le reti. La misura delle distanze sarebbe calcolata come se non vi fosse in Francia che una sola Compagnia.

Inoltre, una tariffa uniforme sarebbe stabilita per i trasporti, a piccola velocità, dei colli del peso massimo di 40 chilogrammi. La Francia sarebbe divisa in parecchie zone; ogni collo di 40 chilog. o meno, percorrente la prima zona, pagherebbe un prezzo, e nel tragitto nella seconda zona pagherebbe un prezzo suppletorio. Gli speditori potrebbero così calcolare prima il prezzo di tutti i trasporti.

Se le grandi Compagnie ammettessero altresì:

Che questa grande rete nazionale non sia unicamente composta delle linee appartenenti alle sei grandi Compagnie, ma che tutte le ferrovie esistenti, rete dello Stato e linee secondarie, facciamo parte di questo vasto complesso;

Che il principio della più breve distanza sia applicato per tutti i trasporti, almeno per quanto riguarda la percezione, e la sua ripartizione;

Che le tariffe speciali siano abolite;

La coalizione formidabile degli interessi da lungo tempo danneggiati, che minaccia in questo momento l'esistenza delle grandi Compagnie, perderà assai della sua ragione d'essere, e si scioglierà da sè stessa.

Questo complesso di misure saggie, logiche, riparatrici, toglierà tanti argomenti alla Commissione della Camera, che si pronuncia così apertamente pel riscatto da parte dello Stato delle reti attualmente esercitate dall'industria privata.

Il pubblico avendo dappertutto eguaglianza di trattamento, ed il Governo avendo il diritto di omologazione delle tariffe, cesserebbe ogni ragione per la espropriazione, per causa di pubblica necessità, delle ferrovie concesse. Le sei grandi Compagnie, in seguito alla loro costituzione finanziaria, e colla garanzia dello Stato che prenderebbe a suo carico i *deficit*, diverrebbero in qualche modo appaltatrici dell'esercizio.

— Il presidente Freycinet diresse ai senatori e deputati dell'Alta Savoja una lettera, in risposta ed una loro istanza relativamente alla notizia sparsa, che in breve una Commissione mista d'ingegneri francesi e svizzeri sarebbe nominata per fissare il punto di allacciamento delle ferrovie francesi con Ginevra.

L'on. Freycinet dichiara non trattarsi che di una Commissione per uno studio tecnico, assolutamente preliminare, fatto sulla domanda del Consiglio federale svizzero, e che non può in nulla pregiudicare una definitiva decisione in proposito. Fu espressamente convenuto col Consiglio federale che la riunione della detta Commissione non implicherebbe in alcun modo l'adesione del Governo francese ad un raccordo, che resterebbe sempre subordinato a condizioni da discutersi col Governo svizzero in una Conferenza diplomatica, che avrà luogo in Parigi, allorchè la Commissione avrà compiuto lo studio tecnico della linea. La questione del raccordo è dunque interamente riservata, nel pensiero del Governo francese, alle concessioni doganali da ottenersi in favore delle popolazioni dell'Alta Savoja.

Ferrovia dell'Arlberg. — Un telegramma da Vienna, 13, annuncia che la Camera dei deputati approvò il progetto per la ferrovia dell'Arlberg.

— Mentre discutevasi, il 12, alla suddetta Camera, il progetto di legge per la costruzione della ferrovia dell'Arlberg, il Ministro del commercio dichiarò che quella ferrovia era una necessità per lo Stato. Il compimento delle reti ferroviarie renderà la produzione nazionale indipendente da quella degli altri Stati, e la proteggerà contro la concorrenza dell'America e della Russia.

Ferrovie austriache. — Giusta il *Fremdenblatt*, un gruppo di deputati della Boemia, di ambidue le nazionalità, si pose d'accordo per la costruzione di seicento chilometri di ferrovie locali nella Boemia, da eseguirsi entro cinque anni senza sovvenzione dello Stato. I Circoli finanziarii s'interessano dell'affare per assicurarlo e procurare i capitali necessarii.

Ferrovie della Serbia. — Secondo quanto viene pubblicato dalla *Deutsche Zeitung*, il delegato serbo Maritch sarebbe d'avviso che le trattative austro-serbe avranno un buon risultato. Egli avrebbe da chiedere che, da parte del Governo ungherese, si eseguisse non solo la congiunzione del tratto Gross-Kikinda-Pancsova e Budapest-Semlino, ma che contemporaneamente fosse assicurata la costruzione della linea Semlino-Sissek, essendo questa importantissima pel commercio serbo d'importazione ed esportazione. Qualora l'Ungheria non aderisse a questa condizione, il signor Maritch ritiene che le trattative potrebbero fallire.

— Altri giornali viennesi annunciano poi, che il Governo austro-ungarico decise di finirla colle lentezze del Gabinetto di Belgrado sull'affare delle ferrovie ed ha notificato al plenipotenziario serbo, signor Maritch, che se non succede una pronta soluzione, con delle concessioni da parte del Governo del principe Milano, l'Austria-Ungheria aprirà delle trattative coi Governi rumeno e bulgaro, allo scopo di assicurare le sue comunicazioni dirette con Costantinopoli e l'Oriente, mediante una linea che attraversi la Rumenia e la Bulgaria.

La ferrovia elettrica di Berlino. — La *Gazzetta della Germania del Nord* pubblica questi particolari sulla ferrovia elettrica, a cui abbiamo accennato nel nostro numero del 18 febbraio p. p., e che la Casa Siemens si accinge a costruire a Berlino.

La nuova ferrovia avrà due binarii, uno per andare e l'altro per ritornare, e questi saranno collocati da ambo i lati delle strade sopra pilastri di ferro alti 4 o 5 metri.

I vagoni saranno piccoli, e non potranno contenere che dieci persone sedute e quattro in piedi; la macchina elettrodinamica sarà situata sotto il vagone, fra le ruote, ed una gran macchina a vapore, della forza di 60 cavalli, sarà collocata in un terreno prossimo alla linea.

La celerità dei treni sarà tale, che potranno percorrere il tratto di un miglio (7 chilometri e mezzo circa) in quindici minuti.

Il progetto presentato dalla Casa Siemens alle Autorità municipali di Berlino fu accolto favorevolmente, e vennero nominati tre commissarii incaricati di trattare con la Compagnia Siemens a nome del Municipio.

Avanzi del disastro sul Tay. — Il *Morgenblad* di Cristiania scrive che uno dei vagoni del treno ferroviario precipitato nel fiume Tay, in Iscozia, è stato trovato sulle coste di Norvegia. Il 12 febb, alcuni pescatori, nel ritirare le loro reti presso l'isola di Ulsira, scorsero nel fondo delle acque un ostacolo grandissimo. Il mare era calmo, e avvicinatisi, videro con stupore che questo corpo somigliava ad una casa. Lo attaccarono alle loro barche, lo trassero alla riva, e riconobbero ch'era un vagone. Mancavano le ruote, le finestre, ma una delle portiere era tuttora a posto con la scritta: « Edimburg and Glascow Railway ».

Si crede che questo avanzo della spaventevole catastrofe del Tay-Bridge sia stato trasportato dalle correnti della Scozia a quella della Norvegia. Nell'interno della carrozza si trovò un portamantello contenente dei vestiti, della biancheria colle iniziali P. B. Il tutto fu trasportato a Bergen.

Notizie Diverse

Sussidii per lavori pubblici urgenti. — Con R. Decreto del 22 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'8 corr.), sul fondo di due milioni, inscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale, giusta il disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1879, venne fatto un 4° riparto per la complessiva somma di L. 352,143, così ripartita per provincia:

1. Napoli	L.	43,750
2. Salerno	»	36,900
3. Bari	»	35,600
4. Torino	»	30,000
5. Treviso	»	11,400
6. Macerata	»	14,000
7. Livorno	»	7,000
8. Bologna	»	9,000
9. Palermo	»	43,500
10. Roma	»	36,000
11. Perugia	»	40,990
12. Chieti	»	22,700
13. Cremona	»	21,303
Totale	L.	352,143
A cui aggiungendo l'ammontare dei precedenti riparti in	L.	1,125,264
Si ha la somma complessiva finora disposta di	L.	1,477,407

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 22 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 10 corr.) è modificato l'elenco

delle strade provinciali di Ancona, per quanto riguarda il terzo tratto della via Arceviese fra Sassoferrato e Fabriano, nel senso di abbandonare la linea per Genga e Colgiglioni, sostituendovi quella per San Donato e le valli del Rio Bono e della Morena.

Il tracciamento generale della suddetta linea per San Donato e le valli del Rio Bono e della Morena, è approvato in conformità del piano e progetto 19 giugno 1878 dell'Ufficio tecnico provinciale di Ancona.

— Con altro R. Decreto dello stesso giorno (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.) è approvata la classificazione del tronco di strada di accesso alla Stazione di Acquaviva tra le strade provinciali di Caltanissetta, come ultimo tronco della strada provinciale n. 15 del relativo elenco.

— E con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Ascoli Piceno quella che, partendo da Ascoli e traversando i Comuni di Venarotta, Palmiano e Force, si unisce all'altra strada provinciale Montaltese presso il ponte sull'Aso.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 10 corr.), la Società per le operazioni di credito ordinario e mobiliare, sedente a Roma, col titolo di *Banca Italiana di depositi e Conti correnti*, col capitale nominale di L. 2,000,000, diviso in 400 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 40 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto del 18 gennaio scorso (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società di acclimazione ed agricoltura in Sicilia*, sedente in Palermo.

— Con R. Decreto del 29 detto mese (*Gazz.* dell'11), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Ancona, col titolo di *Società anonima della Tipografia del Commercio*, col capitale nominale di L. 50,000 diviso in 50 azioni da L. 1000 ciascuna, e colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* del 12), è approvato l'aumento del capitale della *Banca popolare di credito*, sedente in Bologna, portandolo da L. 600,000 a L. 1,002,000, mediante emissione di 6700 azioni nuove; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Onorificenza. — Scrivono da Roma, 14, alla *Nazione*:

Con decreto firmato stamane da S. M. il Re, il commendatore Stefano Jacini, già Ministro dei lavori pubblici, fu insignito del titolo di Conte, a ricordanza dei grandi servigi resi allo Stato, e specialmente della parte principalissima da lui avuta, quando fu Ministro, nel promuovere ed assicurare l'attuazione della grande opera internazionale del Gottardo.

Decesso. — In questi giorni moriva in Torino il signor *Allevi Carlo*, Capo-Stazione di Porta Nuova.

Non aveva che 48 anni, e da più di 26 era impiegato nelle Strade ferrate dell'Alta Italia. Il suo ottimo cuore, il suo eletto ingegno, ed i suoi modi gentili ed affabili gli conciliarono l'affetto dei superiori, dei colleghi e degli inferiori. Fu a capo di varie Stazioni, ed ovunque lasciò di sè la più gradita memoria, il più vivo desiderio. Da varii anni era Capo principale della Stazione di Porta Nuova in Torino, ed anche qui seppe meritarsi l'affetto di tutti gli impiegati e della popolazione.

E quanto fosse amato, lo dimostrò il dolore generale che destò la di lui perdita. Alla sua sepoltura intervennero oltre duemila persone, tra cui alcuni funzionarii superiori delle Ferrovie, il Commissario regio, moltissimi commercianti, una rappresentanza degli operaj delle Officine di Porta Nuova, dei ferrovieri del Genio militare, ecc. Il carro funebre era preceduto dalla banda musicale.

Fu una dimostrazione di onore e di compianto all'egregio impiegato, all'integerrimo cittadino!

Al cimitero, la mesta funzione fu chiusa con commoventi parole pronunciate dal sig. Malinverni, capo dell'Ufficio bagagli alla Stazione di Porta Nuova.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii furono abbastanza sostenuti nella scorsa settimana. Le Azioni Meridionali s'aggirarono sul 415.50 al 417; le Obbligazioni relative, con viva domanda, si tennero tra il 294.75 al 296. In rialzo i Boni da 599 a 600.

Le Pontebbane quasi abbandonate da 451 a 450; l'Alta Italia ferma sul 294.

Le Sarde, serie A, negoziate a 300.50 e 302.50; la serie B a 297 e 298.50; le nuove, a 281 e 283. Le Romane a 150 circa.

A Parigi, le Lombarde si tennero sul 192 al 191; le Obbligazioni sostenute a 261 e 264. Le Vittorio Emanuele invariate a 277. Le Azioni Ferrovie Romane a 132 e 133; le Obbligazioni a 329.

CONVOCAZIONI

Società Italiana per il gaz. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corr. in Torino (piazza San Carlo, 5), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di revisione, per approvazione del bilancio 1879, e per la nomina di un amministratore e tre sindaci.

Società generale delle Torbiere italiane. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea ordinaria pel giorno 2 aprile p. v. in Torino (sede sociale, via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1879 ed approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di amministratori.

Banca generale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 3 aprile p. v. in Roma (sede sociale, via Plebiscito, 107), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti pel 1879, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1880.

Società anonima Vercellese per l'illuminazione a gaz. — Gli azionisti sono convocati pel 4 aprile p. v. in Vercelli (via Strada ferrata, 13), per la revisione del consuntivo 1879, per approvazione del bilancio 1880, e per la nomina di 3 membri del Consiglio d'amministrazione.

Società anonima dell'Acqua Pia (*antica Marcia*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 aprile p. v. in Roma (via Torre Argentina, 76) per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e la relazione dei sindaci, per approvazione del bilancio e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1880.

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 aprile p. v. in Padova (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione del 1879 e la relazione dai censori sul bilancio relativo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1880

Società Miniere Montesanto. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 aprile p. v. in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione del Consiglio ed il rendiconto del 1879, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1880, e per modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

Il 23 corr. presso il Ministero dei lav. pubb. in Roma, e presso la Prefettura d'Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provin-

ciale in diramazione da Santa Lucia del Cicolano alla nazionale Aquila-Teramo, compreso fra la nazionale dell'Umbria per Villagrande ed il viottolo campestre per San Vito, della lunghezza di m. 11,048.14, in diminuzione del presunto importo di L. 106,007.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del 2° tronco della strada nazionale Callalta, dalla testata sinistra del ponte sullo scolo Crè a Ponte di Piave sino al confine colla provincia di Udine, oltre Aunone Veneto presso Blessaglia, della lunghezza di m. 24,236.65, per la presunta annua somma di L. 7920. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 900 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio d'Ivrea, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'acquedotto maestro, tra la casa Ferreri ed il ponte Vecchio sulla Dora, ed altre opere relative, pel complessivo importo di L. 45,000. Lavori da eseguire entro settembre a. c. Deposito cauzionale L. 5000 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra la Stazione ferroviaria di Aquila ed il ponte sul Fosso Ortolano, della lunghezza di m. 36,338, per la presunta annua somma di lire 10,280. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione dei fabbricati per le macchine idrovore ed apertura dei canali di scolo ecc. pel bonificamento della zona chiusa fra i canali Vetere ed Acquachiara nella bonifica di Fondi e Monte S. Biagio, per la presunta somma di L. 71,992. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7000 in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale del Palau, cioè dalla marina del Palau al ponte sul Rio La Carruca, in diminuzione dell'annua somma di L. 7373.52, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva L. 100 di rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Barletta, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle vie San Andrea, S. Giorgio ed Ettore Fieramosca, per l'importo di L. 78,000. Deposito cauzionale L. 8000 in contanti o rendita D. P.; oltre L. 800 per spese d'asta e contratto.

— Il 31 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione della strada nazionale di Ausonia, che dalla provinciale di Roma presso la milliaria 45ª conduce a quella di Sora fuori Caesino, della lunghezza di m. 33,304.40, per l'annuo canone di L. 10,547. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in rendita D. P.

— Il 3 aprile p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra Cianciana e Sella Contuberna, della lunghezza di m. 28,777, in diminuzione dell'annuo canone di L. 19,063.32, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1.° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 21200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 26 *febbraio marzo al* 4 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	486,803.91	336.66
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	428,167.38	296.10
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 58,636.53	— 40.56
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	3 231,078.21	2,234 49
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	3,330,584.10	2,363.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	- 99,505.89	— 68.82
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,167.—	135,372.63	116.00
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	169,068.95	146.38
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	— 33,696.32	— 30.38
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,164.37	1,314,675.15	1,129.09
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,152.57	1,362,691.01	1,182.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,80	— 48,015.86	— 53.22

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,002,79	8,279.16	6,441.71
Piccola Velocità	5,646,73	169.27	2,345.35
Totali . . .	27,649 52	8,448.43	8,787.09

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	520,350.99	16,140.73
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	489,968.46	15,418.43
Differenza (in più . . .	24	30,382.53	722.30
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 10.bre 1879 .	1,675	27,292,487.07	16,659.15
Periodo corr. 1878	1,657	25,526,237.17	15,750.30
Aumento	18	1,766,249.90	908.85
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,582.20	»	39,280.32	49,862.52
Bagagli e cani.	»	130.47	»	929.98	1,050.45
Merci a G.V. ..	»	1,032.26	»	4,999.69	6,031.95
Merci a P.V. ..	»	8,018.17	»	32,552 73	40,570.90
Introiti diversi.	»	371.13	»	639.37	1,010.50
Totale L.	»	20,134.23	»	78,392.09	98,526.32

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 30,000 di Olio di Oliva, per il magazzino di NAPOLI, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid. del dì 23 marzo corrente. Sulla busta contenente l'oferta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell' art. 3° del Capitolato.

Firenze, 8 marzo 1880.

La Direzione generale.

SOCIETÀ DI MONTEPONI

Imprestito Ferrovia Monteponi-Porto-Vesme.

3.ª Emissione.

Il Consiglio d'amministrazioue della Società di Monteponi rende noto che la serie T, ultima rimasta di detto Imprestito, è rimborsabile a far tempo dal 1° maggio prossimo.

Il rimborso avrà luogo:

a *Torino,* alla sede sociale, via Cavour, 41;

a *Neuchâtel,* presso i signori Sandoz et Berthond.

Torino, 11 marzo 1880.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società di Monteponi.
EUG. FRANEL.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 23 marzo, alle ore undici antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio pross. e terminare al 30 giugno 1886 del tronco della strada Provinciale da Pinerolo a Susa compreso fra la sua diramazione dalla Strada Provinciale Pinerolo-Torino e l'incontro con quella Torino-Susa.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 14,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare nella Cassa della Provincia presso la Banca Nazionale in Torino, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, od in cartelle di rendita sul Debito pubblico al portatore, calcolate al valore di Borsa del giorno precedente, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di sabbato 3 aprile prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nella Cassa dei Prestiti e Depositi presso l'Intendenza di Finanza di Torino, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, le tasse di bollo, di registro ed i diritti di segreteria, sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 8 *marzo* 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in quattro gruppi.

ACCIAIO vecchio in pezzi grossi e in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. 33,000 circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, arpioni e chiodi, in guide e ritagli di guide . . . . . » 3,094,600 »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti modelli diversi . . . . » 561,900 »

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, zinco vecchio e lamiera di ferro inservibili. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **6 aprile p. v.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 8 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 15 marzo 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto di avere aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio dei locali ad uso Caffè-Buffet nelle Stazioni di Voghera e Tortona ad incominciare, quanto al primo, dal giorno 1° maggio p. v., e quanto al secondo, dal giorno 1° giugno p. v.

I relativi Capitolati d'oneri sono visibili presso le dette Stazioni e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze, alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante a seconda del caso la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Voghera o di Tortona

in modo che pervengano non più tardi del giorno 31 marzo corr.

Le offerte devono essere stese sul modulo di sottomissione a stampa che dovranno richiedersi alle suindicate Stazioni e Divisione del Traffico, e non saranno tenute valide se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dai concorrenti, della somma di lire it. *cinquanta* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quegli optanti che essa crederà meglio, quand'anche la loro offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, i quali non potranno ritirarli che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che i deliberatari abbiano eseguito il deposito di cauzione, o non addivengano alla stipulazione del Contratto, i depositi di gara saranno devoluti senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 31 marzo 1880 a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 24 Marzo 1880 N° 12

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA A ROMA

Domenica 14 corr., come abbiamo annunciato, si apersero in Roma, in una sala del Ministero dell' istruzione pubblica, le pubbliche sedute della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane; e come abbiamo fatto per quelle tenutesi in altre principali città, ne diamo qui un sunto, più o meno breve, secondo l'importanza degli argomenti e la riconosciuta competenza degl'interrogati.

Presiedeva, come al solito, il senatore Brioschi; e con lui sedevano al banco della Commissione gli on. Bembo, Biglia, Cadorna, Genala, Lacava, La Porta, Monzani, Nervo, Ranco e Verga.

L'ing. *Luigi Trevellini* parlò pel primo sugli articoli del Questionario riguardanti il personale, specialmente del traffico e movimento; e quindi si diffuse intorno all'ordinamento ed ai risultati della Scuola degli agenti ferroviarii da lui diretta, in Roma, esprimendo il voto che il Governo incoraggi l'istituzione di altre Scuole consimili.

Il cav. *Vincenzo Galletti* parla sull'art. 41, circa la necessità di fare dei carri speciali pel trasporto dell'acido solforico, del petrolio ecc., per evitare i pericoli che possono verificarsi nel trasporto di queste materie. Parla pure sulla frequenza dei furti e sul bisogno d'impiegare persone oneste nel movimento delle merci. Domanda poi la tariffa unica per categorie, escludendo le tariffe differenziali rispetto alle distanze; e conchiude opinando che l'esercizio, o privato o governativo, debba essere in mano di un solo.

Il comm. *Bernardo Tanlongo*, dopo aver parlato del materiale fisso e mobile, ed accennati alcuni inconvenienti, si dichiara anch'esso fautore della tariffa unica per categorie, con facoltà però alle Amministrazioni di fare patti speciali per spedizioni estese e continuate.

Il cav. *Giulio Ricotti* dimostra la complicazione delle tariffe, ed appoggia la tariffa unica, a vantaggio di tutte le industrie indistintamente. Rispetto all'esercizio, crede più conveniente l'esercizio governativo pegl'interessi pubblici, benchè lo sia meno pei privati. Rispondendo all'on. Bembo, dice che il Governo potrebbe fare un servizio migliore, perchè non ispirato dal solo desiderio di lucro; e ciò compenserebbe il maggiore aggravio dei contribuenti.

— Nella seconda seduta (15), l'ing. *Taddei* lamenta l'attuale sistema di riscaldamento dei convogli, dichiarandolo dannoso alla salute dei viaggiatori.

Parla dei sistemi vigenti nelle ferrovie straniere, e dice che il migliore di tutti sarebbe il riscaldamento ad acqua calda mediante *termo-sifoni*, se non avesse l'inconveniente di riscaldare troppo la parte alta, e non abbastanza la parte bassa dei vagoni. In ogni modo però, crede che, con poche modificazioni, questo sistema potrebbe essere adottato.

Il deponente risponde ad alcune domande dell'onorevole presidente e dell'on. Ranco sull'applicabilità dei termosifoni in Italia, sulla spesa che le Ferrovie ne risentirebbero, e sugli inconvenienti possibili. Secondo il deponente, questo sistema sarebbe attuabilissimo, senza pericoli e di poca spesa. Secondo il suo avviso, le Amministrazioni ferroviarie dovrebbero riscaldare anche i vagoni di seconda e terza classe, e crede che sarebbero ad usura compensate di questo aggravio dal maggior movimento dei viaggiatori.

Parla anche sui varii sistemi di freni, e dimostra i vantaggi che si avrebbero sul sistema in vigore, se si adottasse il freno automatico ad aria compressa del Vestinghouse, col quale si può frenare tutto un convoglio in una volta; e le esperienze già fatte lo hanno dimostrato attuabilissimo.

Il *Presidente* prega l'ing. Taddei di compilare una relazione di quanto ha esposto alla Commissione; ed egli promette di farla.

Il signor *Marco Alatri* dice che il materiale mobile delle ferrovie è in condizioni non buone, e che perciò le merci soffrono durante il viaggio.

Per la sicurezza dei viaggiatori trova poi che sarebbe utile applicare ai vagoni dei campanelli elettrici o cordicelle d'allarme, onde prevenire il capo-treno in caso di disgrazie o di aggressioni.

Sopra domanda dell'on. Biglia, dice non sapere quali risultati abbia dato questo sistema in Inghilterra, ove vige. Tornando poi a parlare delle merci, deplora i frequenti furti che avvengono sulle ferrovie, e la quasi impossibilità dei danneggiati di avere degli indennizzi.

Oggi le liti colle Amministrazioni ferroviarie sono meno frequenti; ma ciò dipende, più che dal migliorato servizio, dall'abitudine fatta dal pubblico a tollerare le angherie che riceve:- non si ricorre più, perchè si sa oramai che è tempo gettato.

Vorrebbe un ribasso nelle tariffe, che trova soverchia-

mente elevate; e combatte la sopratassa, il diritto fisso, e il modo col quale sono preparate le bollette di spedizione. Un controllo in questa parte non è possibile, perchè nessuno conosce esattamente i prezzi di trasporto; e sarebbe bene che gli interessi del pubblico fossero tutelati dalla ingerenza dello Stato.

Si dichiara quindi favorevole all'esercizio governativo.

Lamenta la tassa di magazzinaggio, che dice troppo onerosa, tanto che è avvenuto qualche volta che i negozianti hanno piuttosto lasciato la merce che ritirarla. Parla contro il servizio che fa a Roma l'Impresa dei trasporti a domicilio, e domanda che le Amministrazioni non lascino continuare certi arbitrii che si commettono.

Il cav. *Costantini* parla sulla costituzione delle Società e sulla formazione dei loro capitali, e dice che la ritenuta governativa è troppo gravosa per gli azionisti delle Ferrovie Meridionali. L'oratore parla dei vantaggi che queste Ferrovie hanno ottenuto nella emissione delle Obbligazioni; e si compiace poi di vedere che il capitale di codesta Società è interamente nazionale, mentre le Azioni delle Romane furono raccolte all'estero in proporzione del 75 per cento.

Dice che i patti concordati fra Governo e Società non hanno mai corrisposto; e crede che questo sia avvenuto per la fretta colla quale si fecero le Convenzioni, quando si voleva fornire rapidamente l'Italia di ferrovie.

Anche le vicende del credito dello Stato influirono molto su quello delle Società.

Non crede fondati i lamenti che tuttodì si fanno contro le Società ferroviarie, nè crede che i risultati poco felici debbano portare la condanna dell'esercizio sociale. Bisogna tener conto del corso forzoso, delle tasse gravose, dei rivolgimenti politici, ecc., prima di lanciare accuse e dire che le Società non corrisposero alla loro missione.

In qualche parte avranno potuto errare: però non errarono sempre, come si suol dire. Il periodo che abbiamo passato fu un periodo di prova, nè possiamo ancora sapere di che possano esser capaci le Società.

Lamenta anche i gravi danni che arrecò l'imposta sulla rendita mediante ritenuta; e fa voti che si trovi presto un rimedio a tutto ciò, e che si risolva senza ulteriori indugi la grave questione delle Romane.

Parlando ancora di capitali e capitalisti, dice che l'Italia è, in generale, avversa alle associazioni di capitalisti, dai quali si pretenderebbero degli idealismi. Il Governo dovrebbe combattere questa tendenza; tanto più che l'Italia, si può dirlo con orgoglio, è il paese meno corrotto del mondo.

Sostiene l'esercizio privato, perchè non crede il Governo atto ad esercire industrie. Sostiene anche le tariffe attuali, e dice che le accuse, che loro si muovono, sono in gran parte infondate.

L'oratore conchiude dicendo che il miglior sistema è quello di costituire delle Società in modo che possano viver bene, e combinare gli interessi del pubblico coi propri.

Il cav. *Antonio Tittoni* vorrebbe diminuito il numero dei convogli, e che la economia risultante andasse a vantaggio del trasporto dei prodotti agrarii.

Il signor *Giovanni Tonetti* trova insufficiente il materiale mobile; biasima gli attuali regolamenti sulle avarie delle merci, che ne addossano il carico agli impiegati; ed invoca il trasferimento della Direzione generale delle Ferrovie Romane a Roma, come sede naturale.

Il sig. *Giovanni Mazzaroni* dice che le tariffe attuali delle Ferrovie Romane sono dannose al commercio, perchè rendono spesso impossibile l'applicazione della tariffa speciale. Non è nemmeno favorevole alle tariffe speciali, che convertono l'industria in un monopolio.

Lamenta anche lui la deficienza del materiale mobile.

Il sig. *Gustavo Marsanich* fa voti che l'esercizio delle ferrovie sia lasciato al Governo.

Parla dei furti che avvengono specialmente nelle merci alimentari, e dice che la colpa è tutta del basso personale; bisognerebbe sceglierlo un po' meglio.

Il sig. ing. *Tognini* dice che lo stato delle linee delle Romane, affidate alla sua direzione, è regolare.

Sulla domanda dell'on. *Biglia*, quali materiali sieno preferibili pei ripari, il deponente crede preferibili le macerie.

L'ing. *Cousin*, direttore della Trazione nelle Romane, crede estensibile alle seconde e terze classi (e senza grave spesa) il sistema di riscaldamento dei vagoni cogli scaldapiedi.

— Nella seduta del 16, il signor *De-Lena*, colonnello di Stato-maggiore, parlando sul materiale mobile delle ferrovie dal punto di vista del trasporto militare, dice che non tutti i vagoni sono acconci a questo scopo. Quelli però che sono utilizzabili (e sono circa quindicimila), crede sarebbero sufficienti anche per una mobilitazione generale dell'esercito.

Non ha nulla da osservare in quanto alla qualità dei veicoli, ma vorrebbe soltanto che nelle stagioni fredde fossero riscaldati anche quelli di seconda e terza classe. Fa anche delle osservazioni a proposito dei carri da bestiame, e dice che sarebbero necessarie alcune modificazioni. Bisognerebbe anche provvedere per adattare dei montatoi e dei sedili ai carri da bestiame, nel caso che questi (in momenti di necessità) dovessero servire al trasporto di truppe.

Osserva a questo proposito, che bisognerebbe imitare l'esempio di altri paesi, e fare apporre sui carri un'iscrizione, dalla quale apparisse quanti uomini essi potrebbero contenere; così il pubblico ed i soldati si abituerebbero a sapere che quei carri sono anche destinati al trasporto di uomini.

Venendo a parlare del materiale di trazione, dice che questo è assolutamente insufficiente. In caso di grandi trasporti militari, le attuali locomotive sarebbero tutte impiegate a questo scopo, ed il pubblico non avrebbe più modo di viaggiare. Bisogna preoccuparsi di questo stato di cose, che arresterebbe completamente il movimento dei passeggieri e delle merci, ed aumenterebbe a dismisura le calamità della guerra.

Parlando del personale ferroviario, accenna alla disposizione legislativa che fa obbligo alle Società ferroviarie di avere un terzo del personale composto di ex-militari. Pel momento crede che questo patto sia mantenuto; ma col sistema dei concorsi, questa disposizione di legge sarà elusa, perchè nel numero dei concorrenti si trova molta gente che ha avuto maggior tempo di studiare, che non coloro che hanno speso degli anni a fare i militari.

Vorrebbe che gli impiegati delle ferrovie (quando sono interpellati dal Ministero della guerra per gli studii necessarii sul movimento delle linee) dessero risposte, che possano servire a quegli studii come una base vera ed assoluta, e non come apprezzamento personale dell'impiegato. Gli altri paesi hanno, a tale scopo, voluto che un alto funzionario per ogni Società sia sempre a disposizione del Ministero della guerra; e ciò sarebbe necessario anche in Italia.

Parla del battaglione ferroviario, e dice che non è istruito abbastanza praticamente. Il battaglione ferroviario in Germania è abituato a tutti i servizii, ed esercita completamente una linea di 54 chilometri da Berlino ad un poligono al Sud. In qualunque caso di disgrazie o rotture di linee (casi frequenti in guerra), è sempre impegnato colà il battaglione ferroviario. In Italia non si fa così; ed in caso di bisogno, il servizio del battaglione sarebbe insufficiente ad esercitare una ferrovia. Si augura che vi si provveda, e che il detto battaglione venga esclusivamente posto sotto la dipendenza del Corpo di Stato-maggiore.

Parla del materiale fisso; e dice che ogni Stazione dovrebbe avere uno sviluppo di binarii in proporzione alle linee che vi mettono capo; anche la lunghezza dei binarii deve essere proporzionata al numero ed alla importanza delle linee stesse.

In quanto ai piani caricatori, dice che i più utilizzabili, dal punto di vista militare, sono i piani scoperti: possono essere utilizzati anche quelli coperti, ma con varii inconvenienti. L'oratore parla dettagliatamente delle condizioni necessarie, affinchè i piani caricatori rispondano bene alle esigenze del servizio militare.

In conclusione, si diffonde su tutto quanto riflette il servizio delle ferrovie in riguardo alle esigenze militari, dimostrando la sua competenza in ogni parte dell'organamento ferroviario di tutta l'Europa.

L'on. *Antonio Allievi*, parlando sul quesito 146, se cioè le Società ferroviarie abbiano o no soddisfatto ai bisogni del pubblico e del commercio, dice che, tenuto conto delle condizioni politiche non certe, del credito scosso e delle vicende del nostro paese, le Società ferroviarie italiane, e in specie quella dell'Alta Italia, hanno resi servigi che non possono essere disconosciuti. Il deponente attribuisce all'ordinamento intrinseco delle Società il fatto d'essere queste andate in malora: se le Ferrovie Romane, per esempio, avessero avuto un potente nucleo finanziario che le sostenesse, forse non sarebbero cadute.

Parlando delle Meridionali, dice che questa Società ha il solo vizio della Convenzione del 1864, che la mette in conflitto continuo cogli interessi del pubblico.

Parlando della questione dell'esercizio, egli vorrebbe l'esercizio privato; ma le costruzioni lasciate allo Stato. Anche la questione delle tariffe dovrebbe essere lasciata allo Stato, però con facoltà alle Società di esperimentare delle riduzioni. Approva le tariffe speciali, non applicate però alla sola distanza, ma anche alle differenze naturali dei luoghi.

Crede indispensabile l'unificazione dei servizii sotto una medesima direzione; ma, dovendosi avere l'esercizio governativo, sarebbero dannose, secondo lui, tutte le formalità adottate negli altri Ministeri, qualora si arrivasse alla creazione di un Ministero delle ferrovie. In ogni modo, si augura che la questione dell'esercizio privato o governativo non vada troppo in lungo. Il paese se ne risente gravemente. Egli spera che la Commissione d'inchiesta affretterà l'epoca in cui sarà risoluto questo grave problema.

Parlando dei *tramways*, non crede necessaria una legge che li regoli. In Italia si esagera tutto, ed ora si esagera l'importanza dei *tramways*. Questi impediranno, per un certo tempo, la costruzione delle ferrovie ordinarie, e renderanno disordinate e sconnesse le strade provinciali.

Secondo l'oratore, i *tramways* non rispondono nè alle esigenze della vita economica, nè alla tutela delle persone.

Parlando delle tariffe sulle spedizioni a piccola velocità, si pronuncia favorevole ad un ribasso sui trasporti delle merci inferiori Non è, invece, favorevole ad un ribasso nelle tariffe dei viaggiatori. Egli le vorrebbe anzi elevate, e ribassate per lo contrario quelle pel trasporto delle materie prime.

Il comm. *Edoardo D'Amico* crede che l'esercizio governativo sarebbe un errore, non foss'altro pel solo fatto, che esautorerebbe completamente la già esigua iniziativa privata. Anche dal punto di vista finanziario, l'esercizio governativo costerebbe molto di più: le esperienze fatte in tutti i paesi hanno dato sempre questo risultato. Bisogna anche preoccuparsi del fatto, che le ferrovie subirebbero completamente, in ogni loro parte, le esigenze politiche dello Stato.

Non crede che le ferrovie costituiscano un servizio pubblico: lo costituiranno tutt'al più in quanto si riflette agli orarii ed alle tariffe; ma in tutto il resto, è tutta una questione industriale. Quindi, se si lasciasse al Governo la sola facoltà degli orarii e delle tariffe, ed alle Società tutto il resto, sarebbe questa la più conveniente soluzione del grave problema ferroviario.

Egli vorrebbe però una radicale trasformazione delle tariffe. Quando ha veduto farsi strada l'idea del riscatto, ha creduto che questo fosse per togliere dal prezzo di trasporto quella parte che serve a coprire l'interesse del capitale impiegato nella costruzione della strada.

Egli non intende il riscatto colla conservazione della tariffa industriale. Colle ferrovie in mano dello Stato, è ingiusto far pagare le strade dai soli trasportatori: questo prezzo lo devono pagare tutti i contribuenti, e i trasportatori non devono pagare che il puro e semplice prezzo di trasporto. Così, e non altrimenti, intende la questione del riscatto ferroviario per parte dello Stato.

Parla delle tariffe industriali in mano delle Società, e dice che dipende da queste il rovinare o il far prosperare delle industrie, il portare o non portare la carestia in un paese o in un altro. Un ribasso di trasporto sopra una linea, piuttosto che sopra un'altra, basta per raggiungere questo scopo. Anche i trattati di commercio dipendono dalle tariffe. A tutto questo si rimedierebbe col fatto di limitare le tariffe alla pura spesa di trasporto; così le industrie e i commerci dei paesi non sarebbero in mano di due o tre capi-traffici di Società ferroviarie.

Si verrebbe a perdere parecchi milioni, ma questi potrebbero essere ripresi con una larga decimazione del numero dei nostri treni, e specialmente dei treni diretti. Si potrebbe anche economizzare molto sulle spese d'amministrazione, che ora sono esagerate.

Le nostre Società spendono un orrore per chiudere le linee in tutta la loro estensione. nè so con quanto vantaggio; e si spende moltissimo in controllo. In Italia si spende il 70 o 80 per cento in spese d'esercizio; ed è una spesa esagerata.

Per concludere, vorrebbe completato il riscatto delle ferrovie, e poi esercitate dalla industria privata, lasciando al Governo la libera disposizione delle tariffe e degli orarii, col patto che nelle tariffe delle merci fosse tolto quanto non si riferisce alla spesa di trasporto.

Ove questa radicale trasformazione non si voglia accettare, dice che le Convenzioni Depretis risolvono il problema nel miglior modo possibile. Le esamina dettagliatamente, ed espone quali modifiche sarebbero, a suo credere, necessarie. Insiste nella necessità di avere stabili tariffe, onde non creare monopolii industriali. Evidentemente però, se la ingiustizia delle tariffe differenziali deve esserci, è meglio che sia in mano dello Stato, il quale dovrà almeno essere responsabile del favorire gli interessi degli uni piuttosto che quelli degli altri. Insiste anche sulla possibilità di diminuire i treni, e la dimostra con molti esempii.

(*Continua*).

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

L'importanza della discussione avvenuta alla Camera dei deputati, nella tornata dell'8 corrente, sopra la interessante questione della Succursale dei Giovi, c'induce a riferire testualmente dagli *Atti parlamentari* il discorso pronunciato dall'on. Ministro dei lavori pubblici.

Baccarini (Ministro).... Secondo degli argomenti trattati molto ampiamente e molto dottamente, fu quello, dirò così, della lotta genovese; imperocchè dei sei onorevoli deputati liguri che presero la parola, gli on. Negrotto, Berio, Raggio e Podestà si trovarono a combattere contro gli on. Ercole e Sanguinetti. Però di singolare c'è questo da osservare, che tutti sei avevano qualche cosa di diverso da propugnare, rispetto alla Succursale dei Giovi. Non m'è parso che due soli coincidano nel progetto tecnico, che dovrebbe avere la preferenza.

È questo un argomento che sta completamente in favore del Governo, il quale non ha ancora potuto determinare quale dei progetti debba essere eseguito. La questione della Succursale dei Giovi è di quelle che non c'è bisogno di raccomandare al Governo. Ho dichiarato, nella discussione di questo stesso bilancio, che non comprenderei un Governo, il quale non tenesse nella massima evidenza l'interesse commerciale del primo porto del Regno, specialmente in vista dell'apertura del Gottardo.

Questa dichiarazione basti a persuadere che, se non fu proposto nulla per il 1880, rispetto alla duplicazione della galleria dei Giovi, non è già perchè il Governo non se ne dia per inteso, ma per due ragioni: l'una, perchè l'urgenza assoluta di questa duplicazione non è affatto entrata nella convinzione di tutti coloro che si sono occupati tecnicamente della questione. Sono lieto che anche l'on. Ranco, così competente in questa materia, sia ieri venuto spontaneamente a confermare l'esattezza dei giudizii finora emessi dalla parte tecnica del Ministero.

Ciò non toglie che il Governo non debba possibilmente affrettare la costruzione di quella succursale poichè *melius est abundare quam deficere*, quando si tratta dei mezzi da porre a disposizione dei grandi transiti, come vogliamo sperare saranno i trasporti sulla linea da Genova per il Gottardo.

L'altra ragione, d'indole assolutamente prevalente, si è che bisogna avere gli studii per fare una data linea.

Ora lo stato delle cose, chè del resto fu già esposto da tutti gli oratori, è il seguente: per la Succursale vera dei Giovi, vale a dire per la semplice duplicazione della galleria, esistono e sono stati esaminati sette progetti, dei quali 4 a levante, e 3 a ponente.

Tutti questi progetti s'aggirano intorno a quella spesa che ha servito per stabilire i fondi accordati colla legge, vale a dire ciascuno di essi non importa una somma maggiore di 19 milioni, per una lunghezza di linea suppletti va, che non va al di là dei 40 chilometri: comincia da 15 chilometri, va per diverse gradazioni secondo le valli che seguono, sino ad una quarantina di chilometri.

Poi ci sono quattro progetti egualmente in esame, che si riferiscono, non più alla duplicazione semplice della galleria, ma a nuove linee succursali, a levante ed a ponente della linea esistente oggi per Alessandria. Fra questi progetti v'è quello che soddisfa gli on. Ercole e Sanguinetti, per le valli della Stura e dell'Orba, e che avrebbe una lunghezza da 70 a 72 chilom., secondo la qualità dei progetti e 22 milioni di spesa, la quale eccederebbe per conseguenza la spesa presunta; poi ci sono i progetti a levante, con direzione a Voghera o Piacenza, e questi importano 60 milioni.

Ora lo studio che deve essere fatto non è soltanto tecnico; esso deve corrispondere a questo sommo scopo, che quella qualunque linea, o nuova, o di semplice duplicazione, soddisfi completamente all'obbiettivo principale; perchè anche gli on. Sanguinetti ed Ercole mi dovranno ammettere che, se l'interesse locale può essere, dirò, un'aggiunta alla soddisfazione dell'interesse, dell'obbiettivo principale, anche una linea nuova può avere la sua ragione di essere; ma che non è mai possibile mettere a confronto gl'interessi che si trovano sul percorso della nuova linea con quelli dell'obbiettivo della linea principale, del Gottardo. Questo ho voluto dire in tesi generale.

L'on. Negrotto, ed anche altri onor. colleghi, mi pare, fecero delle acute considerazioni nella parte dispositiva della legge. Essi hanno osservato che nella legge si parla di una succursale dei Giovi, d'una spesa che sta nei limiti appunto dei progetti per una semplice succursale; e con ciò rimarrebbe esclusa l'idea di poter pensare ad una nuova linea, come sarebbe quella da Genova ad Alessandria per la Stura od Orba.

Isolatamente presa, la cosa è verissima; ma non si può dimenticare quello che gli opponenti, l'on. Ercole e l'on. Sanguinetti, fecero osservare alla Camera, leggendo parte degli atti parlamentari, che si riferivano alla discussione intorno a questo grave argomento.

Io non rileggerò quello che fu già letto: non sarebbe che un perditempo; ma mi limito a leggere un periodo:

« La Commissione, diceva il relatore, ha avuto parecchi studii dinanzi a sè, e fra gli altri il progetto fra Genova e Busalla, quello da Genova ad Alessandria per le valli di Stura ed Orba, patrocinato dal mio egregio amico l'on. Ercole, quello da Genova a Voghera per le valli del Bisagno, della Trebbia e della Staffora, presentato e raccomandato al nostro esame dall'on. presidente del Consiglio ed altri. Questi progetti però debbono essere esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e quindi per ora dichiaro che ogni questione resta salva, integra e impregiudicata ».

A questa dichiarazione si associò, confermandola, l'on. Ministro dei lavori pubblici.

Ora, quando l'iscrizione di una linea fu fatta in una tabella unita alla legge, e la Camera ha votato quella denominazione, accompagnata dalle dichiarazioni fatte dalla Commissione e dal Governo, credo che il Governo abbia l'obbligo, nello studio comparativo, di tener conto anche di questi progetti, che non sarebbero di una semplicissima succursale. A questo non credo che alcuno degli egregi amici che ieri presero la parola abbia avuto l'intenzione di opporsi; scopo loro principale, comune a tutti, mi è parso quello che il Governo affretti possibilmente la decisione intorno alla scelta della linea, che raddoppi, o interamente, o parzialmente al tratto della galleria, la linea dei Giovi, e che provveda al pronto intraprendimento dei lavori, vale e dire alla iscrizione della linea stessa, possibilmente dal 1881 in poi. E questo sta nell'intendimento mio, senza però poter assicurare che non possano sorgere ostacoli, che ora io non vedo, per la proposta di provvedere a questa linea dal 1881 in poi. Io sono d'avviso che non bisogna ritardarla di molto la costruzione di codesta linea, perchè si tratta, come dissi, di interessi molto grandi pel nostro paese; ma non sono mosso punto, nè dal pensiero che noi ci troveremmo all'imprevista anche coll'apertura del Gottardo, perchè ho la stessa opinione dell'on. Ranco, che ho già avuto l'onore di esporre diverse volte in questa Camera: che la potenzialità della linea esistente è ancora tale, che può duplicare forse il movimento attuale.

Egualmente non sono mosso ad affrettare lo studio di questa linea dal timore che possa essere resa impraticabile l'attuale galleria dei Giovi.

Da una disgrazia, di cui molto bene spiegò ieri la causa l'on. Ranco, non si può dedurre che si rinnoverà così frequentemente. Se così fosse, noi saremmo esposti tuttodì al pericolo di vedere interrotte, non solo le nostre più grandi linee, ma anche quelle estere.

Io dunque, rispetto alla succursale della galleria dei Giovi, non posso far altra dichiarazione (e credo che l'on. Berio e gli altri egregi suoi colleghi se ne troveranno soddisfatti): vale a dire dichiaro di affrettare lo studio comparativo che già è iniziato, in maniera che, dentro l'anno la questione possa essere risolta, perchè poi nel 1881 il Governo e la Camera siano messi in grado di prendere una definitiva risoluzione riguardo a questa importantissima questione.

Nostre Corrispondenze

Dalla nostra corrispondenza da Roma, giuntaci in ritardo, stralciamo quanto segue:

Roma, 23 marzo.

....Per quanto riguarda ai lavori di costruzione, vi dirò che, in adunanza del 18 corrente, il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate Romane ha autorizzato le seguenti opere:

Maggiori lavori di rinforzo alla scogliera di difesa della Stazione definitiva di Ancona: lavori che non furono compresi fra quelli dell'appalto in corso per la detta scogliera, epperciò necessita la maggiore spesa di L. 35,000;

Costruzione di lastrico al marciapiede interno della Stazione di Roma, per il quale venne erogata la somma di L. 8,548;

Lavori alla frana castagna al chilom. 188 + 640 della linea Foligno-Falconara, pei quali occorre una spesa di L. 7,600;

Allargamento della trincea Casaccia al chil. 65 della linea Orte-Roma, la cui spesa è preventivata in lire 14,258.

Venne inoltre approvato dal Consiglio l'acquisto di locomotive da merci, carbone ed altre provviste necessarie al regolare andamento del servizio. —

Relativamente ai nuovi studii ferroviarii, vi dirò che l'Ufficio tecnico governativo per la linea Teramo-Giulianova ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto d'appalto di un tronco della detta linea fra le progressive 4099.50 e 8750.70 per l'importo presuntivo di L. 108,000; e la Direzione tecnica governativa per le ferrovie a Taranto ha presentato i progetti d'appalto di due piccoli tronchi della linea Taranto-Brindisi, compresi il primo fra i chil. 16 + 650, ed il secondo fra i chil. 17 + 367 e

18 + 050, per l'importo presunto di L. 50,000 per il primo, e di L. 48,000 pel secondo. —

Chiudo col darvi il solito sunto delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 15 al 20 corr. mese.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi:

Alla costruzione del 1° tronco della ferrovia Benevento-Campobasso:

Alla costruzione di due tronchi Terranova-Poggio Graziola e Poggio di Guardia-Licata, della ferrovia Siracusa-Licata;

Alla costruzione del tronco tra il canale Ghiareto sulla sinistra della Magra, ed il torrente di Capriglieła, della ferrovia Parma-Spezia;

Alla costruzione del fabbricato viaggiatori della Stazione di Oristano, delle ferrovie Sarde;

All'ampliamento della Stazione di S.ta Maria Capua-Vetere, della ferrovia Roma-Napoli;

Alla costruzione del tronco della strada provinciale di 2.a serie, dalla Marsicana presso l'osteria del Cerchio ad Alfedena, compreso tra l'abitato di Villetta Banca e quello di Banca in provincia di Aquila;

Alla costruzione di nuove banchine lungo il lato occidentale del Lazzaretto nel porto di Messina;

Al prolungamento del bacino di carenaggio nel porto di Livorno;

Al restauro dello sbarcatoio principale del porto di Siracusa;

Ad urgenti lavori di ristauro nei canali demaniali Naviglio Grande e Bereguardo, in provincia di Milano.

E per ultimo ha approvato, in massima, un progetto per una ferrovia economica tra Bergamo e Vertova nella valle Seriana. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Come fu annunciato, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per incarico avuto dal Ministro dei lavori pubblici, non ha guari invitò la Direzione dell'esercizio e la Ragioneria centrale ad emettere il proprio avviso sulle modificazioni che sarebbero da introdurre nel Regolameuto 6 marzo 1879 circa le attribuzioni e responsabilità degli Ufficii superiori di quell'Amministrazione.

La Direzione e la Ragioneria avendo corrisposto all'invito, il Consiglio sta ora studiando le osservazioni e proposte fattegli, e quanto prima rassegnerà all'on. Ministro le proprie deliberazioni in proposito

Ritiensi che le variazioni suggerite sieno dirette a conformare le nuove disposizioni regolamentari al concetto replicatamente espresso dall'on. Ministro dinnanzi alla Camera, circa l'indirizzo che deve avere il Consiglio d'amministrazione e le maggiori attribuzioni spettanti alla Direzione dell'esercizio.

Ci consta che, per sopperire alle urgentissime necessità del servizio, prodotte dallo straordinario incremento del traffico, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in attesa che sia ultimata la costruzione del nuovo materiale mobile da lei ordinato, si è rivolta, previa l'autorizzazione ministeriale, alla *Società ungherese di noleggio di veicoli ferroviarii,* ed ha con essa conchiuso, a condizioni favorevolissime, un contratto per l'affitto di 400 carri da merci di diverse categorie, i quali entro pochi giorni potranno arrivare sulle nostre linee ed essere subito messi a disposizione del Commercio.

Per la prossima Esposizione Nazionale di Belle Arti in Torino, vennero da tutte le Ferrovie italiane accordate speciali agevolezze, tanto pel trasporto degli oggetti da esporre, quanto pel trasporto degli espositori, dei giurati dell'Esposizione, e degli accorrenti alla medesima.

Tutte coteste agevolezze avranno principio coll'imminente aprile, e dureranno fino alla chiusura della Esposizione.

Per vieppiù favorire gli accorrenti e dar loro agio di fermarsi a Torino tutto il tempo necessario per visitare l'importante Mostra, saranno messi a loro disposizione, in tutte le principali città d'Italia, dei biglietti di andata e ritorno per Torino, i quali avranno una validità non minore di quindici giorni.

Finalmente si stanno organizzando dei treni di piacere dall'Italia per Parigi, i quali faranno centro a Torino; in modo che gli Italiani, che volessero visitare anche il celebre Salon del Palais de l'Industrie di Parigi, potranno valersi di tali treni.

Questi coincideranno con altri treni, pure di piacere, diretti dalla Francia a Venezia, simili a quelli che nello scorso anno, iniziati per semplice esperimento, diedero i più splendidi risultati.

Sempre poi per favorire gli accorrenti, le Ferrovie italiane stanno prendendo accordi per rimettere in vendita nel prossimo aprile i biglietti circolari francesi, i quali, essendo combinati con biglietti di andata e ritorno pei punti di confine, permetteranno di visitare Torino e Parigi in breve tempo e con una sensibilissima riduzione di prezzo.

Tutto ciò contribuirà, senza dubbio, a promuovere un grande concorso di visitatori all'Esposizione di Torino, che acquisterà così un carattere internazionale.

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, oltre il contribuire a tutte le concessioni di cui sopra, si è pure incaricata di far distribuire ed affiggere in tutte le Stazioni ed Agenzie estere un elegante Avviso, che il Comitato dell'Esposizione di Torino ha fatto preparare a tale scopo.

Due nuovi treni di piacere tra la Francia e l'Italia ebbero luogo in questi giorni, e sono il complemento di quello effettuatosi, con tanto successo, nello scorso carnevale fra Parigi e Roma.

Il primo, partito da Lione il giorno 18 corr. con quasi 500 viaggiatori, è già arrivato a Roma; il secondo, partito da Parigi il 21, con altrettanti e più viaggiatori, è tuttora in viaggio, essendo giunto a Torino l'altrieri dopopranzo, e non arriverà a Roma che stamane, 24.

L'itinerario è però combinato in modo che i viaggiatori di ambidue i treni non si trovino contemporaneamente nella stessa città, e ciò per evitare ogni possibile confusione.

I punti principali in cui i detti treni devono sostare sono: Torino, Pisa, Firenze e Roma; da quest'ultima città, in seguito a speciale concessione delle Ferrovie Romane, i viaggiatori saranno condotti a visitare Napoli.

Il loro ritorno in Francia si farà nei primi di aprile, seguendo la stessa via che nella venuta: cioè per Ventimiglia, Nizza e Marsiglia per quelli di Lione, e per la via di Modane pegli altri.

Sono così tre i treni di piacere, che nel breve giro di due mesi partirono dalla Francia pel nostro paese: con quale vantaggio morale e materiale nostro, non occorre dire. Saranno più di 1300 i viaggiatori che, grazie alla intelligente iniziativa di chi sta alla direzione delle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo e delle Ferrovie italiane, avranno percorso gran parte della penisola, e facendo ritorno alle case loro, ne avranno indubbiamente riportato le più gradite impressioni.

Anche da Vienna e da Trieste si effettueranno corse di piacere per l'Italia. La prima di tali corse avrà luogo il 27 corrente, avendo l'Amministrazione dell'Alta Italia stabiliti gli opportuni ribassi di tariffa.

Altre corse seguiranno in appresso, e crediamo anche per l'occasione della suddetta Esposizione di Torino.

Dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia venne autorizzato l'esperimento, sulla linea Milano P. T.-Corsico, di un apparecchio inventato dal meccanico sig. Giorda e da lui chiamato *Avvisatore elettrico*.

A mezzo di tale apparecchio, i guardiani, lungo le linee, sarebbero avvisati della marcia regolare dei treni e delle anormalità che eventualmente fossero succedute, e potrebbero provvedere, per quanto sta in loro, per la maggiore sicurezza del servizio.

Al mezzogiorno del 18 corr. è scaduto il termine fissato per fare la diminuzione, non inferiore al ventesimo, sulla somma di deliberamento per l'appalto della costruzione del tronco della ferrovia Novara-Pino, compreso fra il rivo Valgrande e quello Dirinella.

Nessuna offerta essendo stata presentata, rimase definitivamente aggiudicatario l'ing. Paolo Bellani per la somma di L. 1,562,400.

Il 30 del corrente mese comincieranno a Roma le conferenze tra i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie italiane, allo scopo di concertare un regolamento comune sulle concessioni dei biglietti di favore gratuiti ed a metà prezzo, e dei compartimenti riservati.

Sappiamo che in questi giorni venne stipulata tra l'Amministrazione dell'Alta Italia e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche una Convenzione pel reciproco scambio dei biglietti di viaggio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Sull'inaugurazione del tronco Palermo-Partinico della linea Palermo-Trapani, di cui parlammo nel precedente numero, abbiamo ricevuto da Palermo i seguenti particolari, che di buon grado pubblichiamo.

Il treno inaugurale, organizzato dall'appaltatore dei lavori sig. Lescanne-Perdoux e C. per festeggiare il giorno natalizio di S. M., conduceva seco buon numero d'invitati, tra cui alcune Autorità locali, nonchè l'ing. cav. Scefelder, direttore dell'esercizio, e l'ing. Henrich, ing.-capo della Società Sicula Occidentale, concessionaria della linea Palermo-Marsala-Trapani.

Il treno partiva alle 8.40 ant. dal cantiere di Malaspina (Palermo), e giungeva alla Stazione di Partinico verso le ore 11 1|2, percorrendo il nuovo tronco ferroviario di 45 chil., con brevi fermate a Tommaso Natale, Capaci, Carini, Cinisi, Terrasini e Zucco, ove sorge un ardito e svelto viadotto, costrutto dall'Impresa industriale italiana di Napoli.

Lungo la linea percorsa, il treno fu salutato dagli applausi delle popolazioni accorse in folla a dimostrare la propria esultanza pel fausto avvenimento.

Alla Stazione di Partinico era stato eretto un elegante padiglione, sotto il quale agl'invitati venne offerto un lauto *déjeuner*, seguìto dai soliti brindisi d'occasione.

Il primo fu quello dell'ing. Parato, autore del progetto della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani; e poscia quelli del cav. Bondi, rappresentante il Prefetto, e del cav. Lopresti, a nome del Consorzio provinciale ferroviario. Tutti fecero calorosi evviva al Re, all'Italia, ed alla prosperità della Sicilia; e si applaudì poi al solerte impren-

ditore sig. Lescanne, agl'ingegneri André Lescanne ed Alfredo Chrètien, direttori dei lavori' all'ing. Lebout, capo-divisione dell'Impresa costruttrice, ed all'ingegnere governativo signor Oberty, encomiando gl'intervenuti la grande attività ed abilità con cui fu condotta la costruzione della nuova ferrovia.

Levate le mense, gl'invitati ripartirono alle ore 4 pom. da Partinico, e giunsero felicemente a Palermo verso le ore 7, festeggiatissimi lungo la via ed accolti poi dai vivi applausi della folla che li attendeva alla Stazione.

Il nuovo tronco così inaugurato non potrà però aprirsi al pubblico servizio, unitamente all'altro Trapani-Marsala-Castelvetrano (di chil. 71), prima del prossimo maggio; attesochè molte Stazioni sono appena incominciate, l'armamento in molti punti è ancora provvisorio, vi manca l'acqua pei rifornitori, e mancano pure le piattaforme girevoli.

Inoltre il materiale mobile, tuttora in costruzione a Pietrarsa ed ai Granili, non potrà essere pronto prima della detta epoca.

Il Consiglio d'amministrazione della Ferrovie dell'Alta Italia, nella sua seduta del 17 corr., ha aggiudicato le seguenti forniture:

Alla Ditta E. Rolin (Officine di Savigliano) 100 carri chiusi per merci e 20 vetture di 1ª classe;

Alla Ditta Miani–Venturi di Milano 50 carri chiusi per merci.

Sappiamo che, per conto dell'Impresa Marsaglia, appaltatrice del tronco ferroviario Caldare–Racalmuto, è stata assunta dalla Ditta Galopin–Süe, Jacob e C. di Savona, la costruzione di diverse travate metalliche fra le quali una di metri 30.53 di luce netta sul rio Liscia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Leggiamo nell' *Opinione*:

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, compiute nei giorni scorsi (*V. sopra*) le sedute pubbliche in Roma, ha tenuto subito alcune sedute private.

In queste, fra le altre cose, ha deliberato che una Sotto-Commissione procederà, entro il mese di aprile, all'inchiesta pubblica anche nell'isola di Sardegna; e frattanto, per far procedere i suoi lavori alacremente, traendo profitto dalla grande mole di fatti, di opinioni e di documenti raccolti, ha dato incarico all'Ufficio di presidenza di raccoglierli ed ordinarli acconciamente in una relazione preliminare, affinchè possano meglio servire alle discussioni ed ai giudizii dei commissarii.

Compiuto questo lavoro, la Commissione si radunerà di nuovo per discutere le varie questioni attinenti all'esercizio ferroviario e per indicare, in obbedienza alla legge, quel metodo di esercizio che ad essa sembrerà preferibile.

Ferrovia Rieti-Passo Corese. — Il Comitato promotore della ferrovia da Rieti a Passo Corese si è riunito in Roma nei giorni 15 e 17 corrente, nella sede del Collegio degli ingegneri ed architetti di quella città.

Dopo aver nominato presidente onorario il generale Cerroti, presidente effettivo il marchese Savorelli, vice-presidente l'onorevole Cerulli deputato, e segretario il signor Felice Palmegiani, ha deliberato di promuovere la costituzione del Consorzio fra le Provincie ed i Municipii interessati, in conformità dell'art. 22 della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie.

A questa adunanza hanno preso parte parecchi cittadini delle provincie di Perugia, Aquila, Roma, Teramo, Ascoli e Chieti.

Ferrovie Venete. — Leggesi nella *Gazzetta di Treviso*:

È molto probabile che, in seguito alle vive ed insistenti pratiche fatte dal nostro deputato Giacomelli coll'on. ministro Baccarini, a giorni sia ordinato l'appalto del primo tratto di ferrovia che da Treviso si dirige a Montebelluna, essendochè il Ministro ha la facoltà di disporre gli appalti senza passare le trafile del Consiglio di Stato, quando l'importo non superi le cento mila lire. Anzi è precisamente per ciò, che il Ministro dei lavori pubblici telegrafò all'ing. Frigimelica, affinchè gli rispedisca *immediatamente* quella parte del progetto, che si riferisce al primo tratto di linea che non abbisogna di modificazioni, ed il cui importo non ecceda la somma sovraccennata.

Per la linea Treviso-Oderzo-Motta poi, non si può sperare di vedere cominciati i lavori, se prima i Comuni interessati non votino il loro concorso, condizione già posta dal Consiglio provinciale nella sua ultima deliberazione.

Ferrovie Milano-Laveno-Mendrisio e Como-Varese. — Il Consiglio provinciale di Como, sopra proposta della Deputazione provinciale e conseguentemente alla domanda Vaucamps, votò il 18 corr. all'unanimità:

Lire 8 mila per chilometro a favore della ferrovia Milano–Saronno–Malnate–Varese–Laveno;

Lire 100 mila a favore della ferrovia Milano-Saronno–Mendrisio;

Lire 300 mila a favore della ferrovia Como–Varese, fissando l'esecuzione pel 1885, ed escludendo ogni trasporto su rotaie a trazione meccanica sulle strade provinciali parallele, a distanza minore di 3 chilometri dalle ferrovie concesse al signor cav. Vaucamps.

Complessivamente il sussidio provinciale di Como a favore delle ferrovie Vaucamps ammonta a lire 730 mila.

Tramway Milano-Binasco-Pavia. — I giornali milanesi dicono che fra due mesi circa avrà luogo la inaugurazione del *tramway* Pavia-Binasco-Milano. Fino ad ora non furono ultimati i lavori che per alcuni chilometri di via, essendo stati, a causa della soverchia rigidezza del verno, interrotti più volte i lavori, e per non essere stato spedito a tempo da Anversa il materiale necessario al suo impianto. — Si stanno poi facendo gli studii opportuni per l'erezione dei magazzini e della Stazione, che verranno compiuti più tardi. I magazzini saranno collocati fuori di Porta Milano; la Stazione sorgerà in Piazza Castello.

Tramway di circonvallazione a Milano. — Il *Sole* dice che tra gli abitanti dei quartieri lungo i viali di Porta Venezia, Vittoria, Romana e Ticinese, si stanno raccogliendo firme onde sollecitare l'attivazione di un *tramway* di circonvallazione, che dalla Stazione centrale metta a quella di Porta Genova.

Tramway nella provincia di Milano. — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 21 corr., votò la concessione del *tramway* dalla Villa Fornaci a Cassano d'Adda e Treviglio sino al confine della provincia, all'ing. Pistorius; e la concessione del *tramway* lungo la via del Sempione, fra Milano, Legnano, Buato e Gallarate, alla Società belga dei *tramways* di Roma e Milano.

Il *tramway* sulla strada Imbersago, fra Cascina Gobba e Vimercate, vien fatto dalla Società anonima Milano-Gorgonzola Vaprio.

Venne rimandata ad altra seduta la domanda di sussidio per una ferrovia in continuazione di quella Milano-Saronno per raggiungere Varese e Laveno

Il Consiglio annuì poi alla domanda del sig. Pistorius per la concessione di un *tramway* fra Melegnano e S. Angelo Lodigiano.

Tramways di Torino. — All'ultimo definitivo incanto pel *tramway* di via Nizza, che ebbe luogo lunedì mattina, erano quattro i concorrenti, signori Rebuffati, Fubini, Diatto e Pariani. Il Diatto si ritirò, ed il *tramway* fu aggiudicato al sig. Pariani, miglior offerente, pel prezzo di 170 mila lire.

Il sig. Pariani ha già costituita una Società, composta di forti capitalisti di Torino; e la nuova Società cominciò sin da ieri l'esercizio del detto *tramway*.

È così cessato anche il Comitato provvisorio, che ha retto l'esercizio durante questi giorni di transazione, dietro l'assenso dell'Autorità che aveva ordinato la sospensione del precedente. Speriamo che la nuova Società saprà finalmente soddisfare alle giuste esigenze del pubblico.

Tramway Torino-Carmagnola — La Deputazione provinciale di Torino, nella sua seduta del 15 corrente, autorizzò l'ingegnere Giuseppe Bonelli a fare il deposito cauzionale provvisorio, richiesto dall'art. 3 del Regolamento 18 aprile 1879, a corredo della sua domanda di concessione di un *tramway* a vapore sulla strada Provinciale da Torino a Carmagnola per La Loggia e Carignano, facendo invitare anche i signori ingegneri Soldati e Corti, che già presentarono eguale domanda, a fare il prescritto deposito per cauzione, ove il credessero.

Tramway Pinerolo-Torre Pellice. — La suddetta Deputazione, nella stessa seduta, mandò incarico all'Ufficio tecnico di fare, in rapporto colla domanda della Banca di Pinerolo per la concessione di un *tramway* da Pinerolo a Torre Pellice, gli studii di una variante alla strada provinciale nella salita di Bricherasio.

Tramway Casale-Ottiglio-Casorzo. — Il *Risorgimento* annuncia essersi definitivamente costituito in Casale un Comitato per la costruzione ed esercizio di una linea di *tramway* a vapore, che, partendo dalla detta città, e toccando i Comuni di Rosignano-Cellamonte-Frasinello-Olivola-Ottiglio, vada a raggiungere per ora quello di Casorzo. Chi conosce i fertili e ricchi colli del Monferrato, dove la proprietà è molto divisa, e dove le numerose borgate sono prive affatto di mezzi celeri di comunicazione, tanto fra loro, quanto col capoluogo del circondario, deve far voti perchè i Comuni interessati accettino le deliberazioni del Comitato promotore per la pronta attuazione del progetto accennato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo le informazioni fornite dal signor Kauffmann, ispettore del tunnel del Gottardo, al *Luzerner-Tagblatt*, se il caldo (nel tunnel si mantiene allo stesso grado di prima della perforacione, è però constatato che la corrente d'aria stabilitasi nella galleria ha avuto un importante vantaggio per la respirazione degli operaj. Inoltre si smentiscono le notizie allarmanti, sparse da diversi periodici italiani, circa una epidemia che si sarebbe sviluppata fra gli operaj addetti ai lavori del tunnel. Secondo notizie fornite dalla Direzione del Gottardo, lo stato sanitario degli operaj del tunnel segue il suo corso normale, cioè la media attuale degli ammalati non supera quella degli anni passati, sia pei casi di malattia, che pei casi di morte. Che questa media sia superiore alla media usuale in condizioni normali, ciò si comprende facilmente; ma nè a Göschenen, nè ad Airolo, nulla si sa di un'epidemia qualunque.

Ferrovie svizzere. — La *Gazz. Ticin.* del 19 ha da Berna, che le linee della *Nationalbahn* sono state aggiudicate alla Banca federale: la sezione Est per fr. 3,150,000, la sezione Ovest per fr. 460,000.

Ferrovia del Sempione. — Nella seduta del 17 febbraio p. p., la Camera di commercio di Milano prese a discutere « sulla convenienza di propugnare la ferrovia del Sempione, a preferenza di quella del Monte Bianco ».

Il Presidente comunicò alcune lettere di privati e del Sindaco di Domodossola, colle quali veniva fatto eccitamento alla Camera di commercio di promuovere un'agitazione a favore della linea del Sempione, onde venga paralizzata quella che altrove si fa a favore della linea del Monte Bianco. Il Presidente soggiungeva brevi considerazioni per dimostrare, la costruzione della linea del Sempione — di molto e incontestabile vantaggio per Milano e per tutta l'Italia orientale — doversi ritenere preferita anche dal Governo, il quale mostrò di averla voluta quasi affrettare col già fatto stanziamento dei fondi occorrenti alla costruzione delle linee di raccordo con quel valico; tuttavia, siccome l'agitarsi di interessi contrarii potrebbe aver per effetto di sminuire la persuasione della preferibilità da dare alla detta linea sulle altre dirette a riunire l'Italia colla Svizzera e colla Francia, così opina giovare che anche la Camera di Milano, in rappresentanza del Commercio milanese, mantenga viva ed operosa la buona disposizione, che finora incontrò la costruzione della linea del Sempione.

Dopo breve discussione, la Camera riconobbe che l'argomento è degno della più seria attenzione e della preoccupazione dei commercianti di Milano e delle altre piazze, che stanno ad oriente di essa o sul mare Adriatico. Però, siccome lo studio di siffatto oggetto non è scevro di molte difficoltà anche d'ordine tecnico, così deliberò di deferirlo ad una Commissione di persone specialmente competenti, riservandosi di prendere in seguito quella determinazione, che le circostanze consiglieranno. La nomina poi di siffatta Commissione venne deferita al Presidente.

Ferrovie francesi. — La Commissione ferroviaria parlamentare, riunitasi lunedì scorso, ha respinto all'unanimità, meno un voto, il progetto di Convenzione presentato dal Ministro dei lavori pubblici pel riscatto di una parte della rete d'Orléans da incorporarsi nella rete dello Stato. Spetta ora alle Camere pronunciarsi. « Speriamo (dice il *Journ. des trav. publ.*) ch'esse, nell'esame utile di tale questione, si porranno ad un punto di vista, che non sembra finora notato dalla Commissione, e che pur merita qualche considerazione: cioè l'interesse dei contribuenti. Da questo interesse fu specialmente ispirato il Ministro, proponendo il riscatto parziale, che accorda soddisfazione all'opinione pubblica senza compromettere il bilancio. La Commissione pare non abbia considerato che la detta Convenzione è concepita in modo da non costare nulla allo Stato ».

La Commissione ha però deciso all'unanimità di proporre alla Camera un progetto di risoluzione, invitante il Governo a presentare una Convenzione pel riscatto totale della rete d'Orléans, ed indicante il modo dell'esercizio.

— La Società Paris-Lyon-Méditerranée fa adesso gli esperimenti per riscaldare con un nuovo metodo i treni diretti; fu proposto dall'ingegnere Aucelin, e consiste nell'adoperare negli scalda-piedi l'acetato di soda.

Questa sostanza ha un calore latente considerevole; sciogliendosi ad una certa temperatura, assorbe una gran quantità di calorico, che diventa sensibile nel processo a raffreddamento e di cristallizzazione. Si riempiono gli scalda-piedi di una certa quantità di acetato, si chiudono, e si mettono in un forno a cento gradi. La cassetta riempita e riscaldata in tal modo non è freddata che dopo 12 o 15 ore. Poi gli scalda-piedi si levano dai vagoni, e si mettono nuovamente nel forno, dove daccapo si scioglie l'acetato, e si possono nuovamente adoperare. I vantaggi di questo sistema sono evidentissimi: non occorre cambiare ogni due o tre ore gli scalda-piedi, nè tenere nelle Stazioni un gran numero di inservienti per cambiarli; l'economia nella spera del riscaldamento, ecc. Inoltre si possono utilizzare una gran parte degli scalda-piedi, che sono in uso adesso. L'acetato di soda non costa molto; e se la richiesta aumentasse, se ne può aumentare da un momento all'altro considerevolmente la produzione

Il nuovo metodo è stato esperimentato sul treno num. 5, che, partendo da Parigi alle 7 15, giunge a Perrache alle 4.31. Alla partenza, ogni compartimento fu provvisto di due scalda-piedi riempiti di acetato di soda; a Perrache alcuni erano ancora tanto caldi, che non ci si poteva tener sopra la mano.

Ferrovie della Serbia. — Secondo telegrammi da Vienna, fu il 15 corr. firmato il trattato ferroviario serbo-austriaco. La ferrovia, partendo da Belgrado, andrà a Semlino, e farà capo a Pest. La costruzione deve esser terminata entro tre anni dal giorno delle ratifiche. Tutte le linee serbe saranno aperte al traffico internazionale.

— La *Neue Freie Presse* pubblica poi il testo della detta Convenzione ferroviaria tra l'Austria-Ungheria e la Serbia, elaborata dai delegati dei due Governi.

Questa Convenzione comprende 18 articoli. I due Governi s'impegnano a terminare i lavori di costruzione entro il 1882. L'Ungheria prende a suo carico il progetto da Pest a Semlino, e la Serbia quello da Belgardo a Nish, a traverso la valle della Morava, con una diramazione da Nish verso la frontiera bulgara fino a Bellova, e da Nish verso la frontiera turca nella direzione di Salonicco. Il tragitto da Belgrado a Nish dev'essere dato alla circolazione prima degli altri. Le spese del ponte da costruirsi sulla Sava saranno sopportate dai due Governi. I lavori dovranno cominciare sei mesi dopo la ratifica della Convenzione.

Le Dogane saranno stabilite a Belgrado ed a Semlino. I due Governi s'impegnano reciprocamente ad agevolare con tutti i mezzi la circolazione. Quanto alle tariffe dei trasporti, si farà valere la clausola della nazione più favorita.

Il ponte sulla Sava sarà chiuso in tempo di guerra e di pace al trasporto delle truppe. Non potrà essere fortificato, nè adoperato a nessuno scopo di guerra.

Disastro in Germania. — Un telegramma da Berlino, 20, reca:

Avvenne uno scontro fra due treni di viaggiatori nella Stazione di Halle, sulla Saala. Vi sono molti feriti e 7 morti.

Notizie Diverse

Sussidii per lavori pubblici urgenti. — Con R. Decreto del 29 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), sul fondo di due milioni, inscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale, giusta il disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1879, venne fatto un 5° riparto per la complessiva somma di L. 145,220, così ripartita per provincie:

1. Messina	L.	23,170
2. Trapani	»	10,600
3. Mantova	»	6,600
4. Rovigo	»	7,500
5. Pisa	»	16,000
6. Ferrara	»	6,000
7. Piacenza	»	14,350
8. Catania	»	36,000
9. Cagliari	»	25,000
Totale	L.	145,220
A cui aggiungendo l'ammontare dei precedenti riparti in	L.	1,477,407
Si ha la complessiva somma finora disposta di	L.	1,622,627

Nuovi biglietti consorziali. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente decreto del Ministro del tesoro, d'accordo col Ministro di agricoltura, industria e commercio, in data 13 corr., il quale determina:

« Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere, pel servizio di scorta e per l'uso e nei modi previsti dall'art. 9 del regolamento approvato con R. Decreto 28 febbraio 1875, n. 2357 (serie 2ª), altri *dieci* milioni di biglietti da lire una per la complessiva somma di dieci milioni di lire, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici già approvati per quelli di prima emissione col R. Decreto 2 marzo 1876, n. 2969 (serie 2ª).

« Questi nuovi biglietti saranno ripartiti in cento serie, a cominciare dalla 861ª alla 960ª inclusiva; ed ogni serie sarà composta di num. 100,000 biglietti numerati dall'1 al 100,000 ».

Banca Nazionale. — Il Consiglio superiore della Banca Nazionale nel Regno d'Italia ha preso ultimamente le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato tutte le sue Sedi e succursali:

1° Ad ammettere i propri clienti a fare versamenti di somme in biglietti della Banca e consorziali, od in titoli sulla Banca stessa, che siano a loro disposizione, per passarle a credito loro proprio o di altre Ditte o persone, presso uno o più Stabilimenti della Banca, *senza pagamento di alcuna provvisione;*

2° Ad emettere gratuitamente biglietti a ordine girabili nelle piazze dove gli Stabilimenti emittenti risiedono;

3° A percepire sui biglietti a ordine emessi dall'uno sull'altro Stabilimento della Banca, senza riguardo alle distanze, il solo diritto di un quarto per mille per le somme inferiori a lire cinquantamila, e quello di un ottavo per mille per le somme di cinquantamila e più;

4° A pagare presso lo Stabilimento emittente anche i biglietti a ordine emessi da questo sopra un altro Stabilimento della Banca.

Esposizione nazionale industriale nel 1881 in Milano. — Il Comitato esecutivo della Esposizione, nella sua seduta di domenica, ha ricevuto comunicazione della lettera del Ministero della R. Casa, colla quale veniva officialmente confermata l'accettazione, per parte di S. M., dell'alto patrocinio dell'Esposizione e la concessione della parte terrena della R. Villa col giardino.

Ha poi deliberato di rivolgere calorosa istanza al Ministero affinchè il concorso dal R. Governo venga aumentato almeno fino a L. 500,000, in vista e delle proporzioni dell'avvenimento, e dell'importanza delle sottoscrizioni raccolte in Milano, e dei vantaggi materiali che il Governo non può a meno di risentire dall'Esposizione.

Finalmente, oltre ad altre decisioni di minor rilievo, ha risoluto di inviare tosto delle delegazioni nelle città più cospicue, sia per sollecitare i concorsi delle Provincie e dei Comuni, sia per invitare gli industriali principali ad intervenire degnamente all'Esposizione. Nutre fiducia il Comitato che le città sorelle daranno, anche in questa circostanza, prova solenne di quella solidarietà, che tutte le unisce in quanto concerne il vantaggio ed il lustro dell'Italia.

L'Annuario Scientifico. — È uscita la prima parte di questa importante pubblicazione, che il mondo scientifico e industriale aspetta ogni anno con impazienza. Vi troviamo la *Fisica* trattata dal prof. R. Ferrini; la *Chimica* del prof. L. Gabba; la *Meteorologia fisica del globo* del prof. Denza; la *Paletnologia* del prof. Pompeo Castelfranco; la *Zoologia ed Anatomia comparata* del prof. G. Cavanna.

Ciò forma già un bel volume di 500 pagine fitte con 17 incisioni originali fatte appositamente. La seconda parte verrà pubblicata dalla casa Treves nel mese venturo, e comprenderà la *Botanica*, la *Geologia*, la *Mineralogia*, la *Medicina*, la *Chirurgia*, l'*Agraria*, la *Meccanica*, l'*Ingegneria e Lavori pubblici*, l'*Industria e applicazioni scientifiche*, l'*Arte Militare*, la *Marina*, la *Geografia* e *Etnografia*, la *Statistica*, *Concorsi*, *Esposizioni*, *Necrologia*.

Il cannone Armstrong del Duilio. — È noto, scrive l'*Italia Militare* del 18, che il cannone di 100 tonnellate, avariatosi il 6 corrente sul *Duilio*, era già stato approvato ed accettato fin dal 1878.

Malgrado ciò, la Casa costruttrice sir William Armstrong

e Compagni, dando una nuova prova di esemplare probità, non ha voluto che il Real Governo sopportasse la spesa di un cannone avariatosi al 27º colpo; e senza neppure aspettare che la Commissione d'inchiesta pronunzi un giudizio sulle cagioni di questa inaspettata ed anormale avaria, ha, con una nobilissima lettera, offerto di sostituire gratuitamente il cannone.

Telefono e telegrafo. — Interessanti statistiche pubblicate recentemente in Germania e negli Stati Uniti, provano che il telefono, lungi dal nuocere al telegrafo, come si potrebbe credere, lo aiuta anzi in guisa assai vantaggiosa.

Durante i due primi anni d'esistenza del telefono nell'America del Nord, le entrate della Compagnia telegrafica Western-Union si sono accresciute al punto da condurre alla formazione d'un'altra Compagnia somigliante.

Queste due Compagnie ora funzionano pienamente, ed estendono le loro linee ogni giorno, sebbene il numero dei telefoni in uso negli Stati Uniti oltrepassi i 130,000. In Germania, l'impiego del telefono ebbe per risultato di rendere meno costoso e più esteso il servizio telegrafico, soprattutto unendo le piccole città alle linee principali.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Provvedimenti del Consiglio Federale Svizzero e del Governo Francese contro la Filossera.

Il Consiglio Federale Svizzero, con decreto 6 febbraio 1880, allo scopo di provvedere contro l'invasione della Filossera, ha abrogato il precedente decreto 18 aprile 1878, che nella sua integrità fu riportato nell'Avviso al pubblico dei 14 novembre scorso anno.

Col nuovo decreto si dispone:

« È proibita l'importazione nella Svizzera di piante, sarmenti, ceppi, foglie ed avanzi della vite, dell'uva vendemmiata, pesta o non pesta, delle vinacce, dei pali e tutori già adoperati, dei concimi e terricci (*terreaux*).

« Il vino, l'uva da tavola senza foglie e sarmenti, le uve passe, i semi dell'uva, i fiori tagliati, le ortaglie, le sementi di ogni specie, e le frutta non possono essere oggetto di alcuna proibizione per parte dei Cantoni.

« L'uva da tavola non è ammessa alle frontiere della Svizzera ed a circolare in quella Repubblica se non contenuta in scatole ben chiuse, o in canestri o ceste solidamente imballate e nello stesso tempo facili ad essere visitate: il peso di una scatola, di un cesto, o di un canestro pieni, non può sorpassare i 10 chilogrammi.......

« Gli alberi fruttiferi, gli arbusti e i diversi prodotti dei vivaj, dei giardini, delle serre e aranciere, provenienti dagli Stati che non hanno aderito alla Convenzione di Berna del 17 settembre 1878 (fra cui l'Italia), non possono entrare in Isvizzera, se non mediante autorizzazione del Dipartimento federale dell'agricoltura ».

Il Governo francese poi, stando alle comunicazioni fatte dalla Società ferroviaria da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, non permetterà d'ora innanzi la introduzione in quello Stato di qualsiasi spedizione di piante vive, che non sia scortata da una speciale autorizzazione del Ministero dell'agricoltura francese.

Nel portare a conoscenza del Pubblico le sopra indicate disposizioni prese dal Governo Svizzero e dal Governo Francese, affinchè gli speditori abbiano ad uniformarvisi, questa Amministrazione richiama tutto quanto ebbe a far noto coll'Avviso al Pubblico in data 26 febbraio 1880 circa la nessuna responsabilità, che essa intende di assumere pel trasporto, nei suddetti Stati, delle merci di cui è caso, per tutto ciò che può aver tratto colle disposizioni surriferite.

Milano, 15 marzo 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, ebbero anch'essi a risentirsi dalle migliorate tendenze del mercato, e le Azioni della Società delle Meridionali, specialmente, richiamarono viva l'attenzione della speculazione, la quale le negoziò a principio a 417, poi su su fino a 424. Le Obbligazioni relative, giunte a 296.25, scesero a 295, causa il prossimo pagamento del *coupon*, che viene ridotto a L. 6.30, per l'aumentata tassa di circolazione dovuta al maggior prezzo raggiunto dalle Obbligazioni stesse. Invariati i Boni a 600.

Le Sarde, della serie A, si tennero a 304; le altre, della B, a 300; le nuove, a 283.75.

In favore le Alta Italia a 299.75; stazionarie le Pontebbane a 452; ferme le Azioni delle Ferrovie Romane a 150.50 e a 151.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 196; le Obbligazioni a 267 e 268; le Vittorio Emanuele a 278 circa. Le Azioni Romane 133 e 134; le Obbligazioni a 328 e 327.

ESTRAZIONI

Prestito Nazionale 1866 — Ultima estrazione del 15 marzo 1880.

Cifre determinanti la vincita	Ammontare dei premii	Cifre determinanti la vincita	Ammontare dei premii	Cifre determinanti la vincita	Ammontare dei premii
2420990	100,000	734568	1,000	55116	500
1088356	50,000	963127	1,000	68712	500
1247363	50,000	338659	1,000	500440	500
15787	5,000	570212	1,000	947992	500
678018	5,000	879107	1,000	254331	500
2144545	5,000	1838630	1,000	284007	500
93872	1,000	3077432	1,000	064790	500
91681	1,000	2673549	1,000	725334	500
559153	1,000	63915	500	0119299	500
229100	1,000	39840	500	1193557	500
449495	1,000	23031	500		

Prestito a premii della Città di Milano. — (Creazione 1866) — 54ª estrazione eseguita il 16 marzo 1880

Serie estratte.

5053 — 3608 — 3010 — 5544 — 2977.

Elenco dei numeri premiati:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
3010	50	50,000	2977	79	50	3010	29	20
3608	9	1,000	5053	54	50	2977	89	20
5053	2	500	5053	25	50	3010	16	20
2977	81	100	3010	35	50	5544	60	20
5544	22	100	5544	95	50	5544	5	20
5053	23	100	3010	59	50	3010	3	20
3608	36	100	3010	87	20	2977	1	20
3608	23	100	5544	49	20	2977	49	20
5053	43	50	5544	88	20	2977	30	20
3608	29	50	3608	83	20	3608	74	20
3010	39	50	5544	21	20	2977	22	20
3608	68	50	5544	85	20	3608	14	20

Tutte le Obbligazioni portanti una della serie sopra estratte, benchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna.

Il 16 giugno avrà luogo la 55ª estrazione.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* del 19 corr. ha pubblicato l'elenco delle 143 Obbligazioni della Serie *A*, estratte il 18 corr. in Roma, presso la Direzione generale delle dette Ferrovie, ed aventi diritto al rimborso dal 1º aprile p. v., mediante presentazione dei titoli corredati delle cedole non scadute, cominciando dal 1º ottobre 1880, presso le Banche e Ditte autorizzate.

CONVOCAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Roma (sede sociale, via Condotti, 61), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti consuntivo 1879 e preventivo 1880, e relative deliberazioni, e per la nomina dei revisori dei conti pel 1880.

Banca di Vercelli. — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 4 aprile p. v. in Vercelli (sede sociale, via S. Anna, 15), per deliberare sulle proposte modificazioni allo statuto sociale.

Società della Ferrovia Sicula-Occidentale — Palermo-Marsala-Trapani. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 6 aprile p. v. in Roma (sede sociale, via Mercede, 33), per deliberare sull'aumento del capitale sociale e relative disposizioni di emissione, e per udire il resoconto dello stato ed avanzamento dei lavori e proposte relative.

Banca Romana. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 10 aprile p. v. in Roma (via Pigna, 14), per comunicazioni della Presidenza, per presentazione del bilancio 1879 e relativo rapporto dei censori, per deliberazione sugli utili, e per la nomina del presidente dei censori.

Manifattura di lana in Borgosesia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 12 aprile p. v. in Torino (Borsa), per la nomina di 6 amministratori e dei revisori dei conti.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 aprile p. v. in Torino (palazzo municipale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti consuntivo 1879 e preventivo 1880, e per la nomina di 5 consiglieri.

Società per la bonifica dei terreni ferraresi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 aprile p. v. in Torino (sede sociale, via Carlo Alberto, 21) per l'approvazione dei conti del 1879, e per la nomina di amministratori e censori pel 1880.

PAGAMENTI e DIVIDENTI.

Società della Ferrovia Sicula Occidentale — Palermo-Marsala-Trapani. — Dal 1° aprile p. v., si pagherà ai possessori di Obbligazioni il cupone di lire 7.50 in oro, scadenti in quel giorno, presso le Banche e Ditte autorizzate.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° aprile p. v. si pagherà la cedola N. 3 delle Obbligazioni in L. 7.50, o L. 6.35 nette di ritenuta, presso tutte le Tesorerie provinciali del Regno.

Parimenti si pagherà dalla stessa epoca e presso le Banche e Ditte medesime la cedola N. 18 delle Obbligazioni serie *A*, in L. 6.33 in oro, nette da ritenuta.

Avvisi d'Asta

Il 31 corrente, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilogr. 10,500 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di L. 31,500. Consegna entro 50 giorni dall'approvazione. Deposito cauzionale L. 3200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 95,000 di piombi in pani, pel complessivo importo di L. 57,000. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 5700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Udine, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del IV tronco della strada nazionale, dallo stacco della provinciale, detta *Maestra d'Italia*, presso il ponte del Coseatto, all'incontro della provinciale Pontebbana, inferiormente ad Ospedaletto, della estesa di m. 35,268, per la presunta annua somma di L. 5410 Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per l'impianto di due fari all'isola del Giglio, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 58,266.33, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 1° aprile p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Cavazzola ed il Monte Cisa, della lunghezza di m. 17,324, per la presunta annua somma di lire 15,840. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure l'asta per l'appalto del tronco della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale suindicata, compreso fra il ponte sul torrente Sporzana e Cavazzola, della lunghezza di m. 19,868, per la presunta annua somma di L. 19,104. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000, e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per l'appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale suindicata, compreso fra Parma ed il ponte sul torrente Sporzana, della lunghezza di m. 21,929, la presunta annua somma di lire 14,976. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1500, e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura d'Ivrea, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Villa Castelnuovo, compreso fra il confine di Sale e l'abitato di Villa, della lunghezza di m. 1392.85, per il presunto importo di L. 11,085.02. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 550 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1100 idem o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Municipio d'Ivrea, si terrà una 2ª asta, (deserta la 1ª) per l'appalto per la provvista di m. c. 279.84 di pietre granitiche per rotaie, e m. c. 800 di lastre pure granitiche per marciapiedi, per la presunta somma di L. 30,387.20. Le condizioni d'asta sono visibili presso la Segreteria municipale.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde a presidio della parte della sponda destra dell'Adige, dalla località Cavedon Superiore Pettorazza, alla località Drizzagno Vallona, nei Comuni di Pettorazza, Loreo e Cavarzere, in diminuzione dell'annua somma di L. 25,371.73, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna all'intero quinquennio. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000 idem.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della provvista di chilog. 100,000 di piombo diverso in filo, pel complessivo importo di L. 65,000. Consegna entro 80 giorni, in due partite eguali di 50,000 chil. con intervallo di 40 giorni dall'una all'altra. Deposito cauzionale L. 6,500 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Sottoprefettura di Chiavari, si terrà un'asta per l'appalto della strada consorziale obbligatoria di Val di Cichero, che dalla strada provinciale di Temossi mette a Cichero, della lunghezza di m. 6496.27, per il presunto importo di L. 124,634.34. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 7500 in biglietti consorziali o rendita D P., oltre L. 1500 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 18,000 idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

10ª Settimana. — *Dal 5 all'11 marzo* 1880.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	398,994.24	275.93
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	354,124.55	244.90
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 44,869.69	+ 31.03
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	3,630,072.45	2,510 42
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	3,684,708.65	2,548.21
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 54,636.20	— 37.79
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,167.—	153,079.82	131.17
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	146,684.45	127.—
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	— 6,395.37	— 4.17
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,164.63	1,467,754.97	1,260.28
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,152.81	1,509,375.46	1,309.30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,82	+ 41,620.49	+ 49.02

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,878,94	8,880.70	6,631.65
Piccola Velocità	6,387,48	213.33	3,204.37
Totali . . .	29,266.42	9,094.03	9,836.02

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal 24 al 31 dicembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	687,876.35	21,337.20
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	729,361.35	22,951.70
Differenza (in più . . .	24	—	1,614.50
Differenza (in meno . . .	—	41,485.—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 10.bre 1879 .	1,675	27,980,363.42	16,704.69
Periodo corr. 1878	1,657	26,255,598.52	15,674.98
Aumento	18	1,724,764.90	1,029.71
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,582.20	»	39,280.32	49,862.52
Bagagli e cani.	»	130.47	»	929.98	1,060.45
Merci a G.V. ..	»	1,032.26	»	4,999.69	6,031.95
Merci a P.V. ..	»	8,018.17	»	32,552.73	40,570.90
Introiti diversi.	»	371.13	»	639.37	1,010.50
Totale L.	»	20,134.23	·	78,392.09	98,526.32

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto.

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 26 febbraio u. s., si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 30 marzo corr. alle ore 11 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto per sei anni del tronco di strada provinciale da Pinerolo a Torre Pellice, compreso fra la sua diramazione della strada provinciale Pinerolo-Cuneo fino all'abitato di Torre Pellice della lunghezza di metri 12.241, escluse le traverse selciate negli abitati.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 15,570 annue, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 10 aprile prossimo.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio col 1° luglio pross. e sarà ultimato al 30 giugno 1886, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare alla Banca Nazionale nella Cassa della Provincia la somma di L. 1757, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 5800 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 15 marzo 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ R. RUBATTINO

Compagnia di Navigazione a Vapore stabilita in Genova

Si notifica ai signori portatori delle Obbligazioni della Società suddetta create con atto 27 marzo 1878, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 31 marzo corrente, il pagamento della cedola N. 8 per il trimestre scadente il 31 di questo stesso mese in L. 15 in oro per le Obbligazioni create in oro ed in L. 15 in moneta legale italiana per quelle create in detta moneta.

a FIRENZE, » GENOVA, » TORINO, » ROMA — la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» MILANO — la Banca di Credito Italiano.
» GINEVRA — i signori Bonna e C.

N.B. Il pagamento a Ginevra delle L. 15 in moneta legale italiana per le Obbligazioni create in detta moneta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e C.

Genova, 17 marzo 1880.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in quattro gruppi.

ACCIAIO vecchio in pezzi grossi e in guide e ritagli di guide . . . . . Chilogr. **33,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, arpioni e chiodi, in guide e ritagli di guide . . . . . » **3,094,600** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti modelli diversi . . . . » **561,900** »

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, zinco vecchio e lamiera di ferro inservibili. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **6 aprile p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 8 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 15 marzo 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto di avere aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio dei locali ad uso Caffè-Buffet nelle Stazioni di Voghera e Tortona ad incominciare, quanto al primo, dal giorno 1° maggio p. v., e quanto al secondo, dal giorno 1° giugno p. v.

I relativi Capitolati d'oneri sono visibili presso le dette Stazioni e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze, alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante a seconda del caso la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè
nella Stazione di Voghera o di Tortona

in modo che pervengano non più tardi del giorno 31 marzo corr.

Le offerte devono essere stese sul modulo di sottomissione a stampa che dovranno richiedersi alle suindicate Stazioni e Divisione del Traffico, e non saranno tenute valide se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dai concorrenti. della somma di lire it. *cinquanta* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quegli optanti che essa crederà meglio, quand'anche la loro offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, i quali non potranno ritirarli che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che i deliberatari abbiano eseguito il deposito di cauzione, o non addivengano alla stipulazione del Contratto, i depositi di gara saranno devoluti senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 31 marzo 1880 a ore 1 pomerid. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.30
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 30
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 15 *marzo* 1880.

La Direzione Generale.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 31 Marzo 1880 N° 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA A ROMA

(Continuazione e fine — V. N. 12).

Nella seduta del 17 corr., il comm. *Pietro Venturi*, presidente della Camera di commercio di Roma, dice aver avuto incarico dalla detta Camera di presentare alla Commissione un memoriale in risposta ai quesiti formulati dalla Commissione d'inchiesta, memoriale redatto dalla Camera medesima.

Aggiunge che il commercio romano sente gravi danni, specialmente nella stagione estiva, dalla deficienza di materiale mobile.

Parla anche dei ripari lungo le linee nella campagna romana, e dice che gli attuali sono insufficienti. I proprietarii sono esposti, senza loro colpa, a pagare delle multe, e la Società dovrebbe provvedere alla sicurezza delle linee e dei viaggiatori.

Chiama poi l'attenzione della Commissione sulle antiche tariffe pontificie: la merce costa meno quando viene da Livorno a Roma, che da Civitavecchia a Roma, e ciò con grande danno.

Il comm. *Borgnini* parla sul servizio cumulativo fra le tre grandi Società ferroviarie italiane, e trova impossibile adottare questo servizio in tutte le Stazioni, perchè ci vorrebbe un numero enorme di telegrammi per regolare le coincidenze; e questo pei viaggiatori.

Passando a parlare del servizio cumulativo per le merci; espone dettagliatamente il sistema ora in vigore per le merci a grande velocità, e dice impossibile l'attuazione del nuovo sistema proposto dall'ingegnere Confalonieri.

Dice l'esperienza aver dimostrato che le avarie e le sottrazioni delle merci sono più frequenti nel servizio cumulativo che nel servizio interno, perchè si hanno minori probabilità di rintracciare i colpevoli o i responsabili; e dice che le Meridionali e le Romane, per riparare all'inconveniente, hanno adottato il sistema di pesare i colli alle Stazioni di transito.

Parla dei noli pel servizio interno e pel servizio cumulativo, e riconosce che questo nolo è abbastanza elevato; non crede però sia il caso di abbassarlo.

Venendo a discorrere delle Stazioni comuni, dice che in alcune di esse, una Società fa il servizio anche per le altre, mentre in qualche Stazione ogni Società fa il servizio per proprio conto. Questo sistema, dal punto di vista economico, non cammina, e sono già avviate delle pratiche per ridurre tutte le Stazioni a servizio unico. Espone le rilevanti economie che si potrebbero realizzare con questo sistema.

Parla anche dei servizii internazionali, e dice delle fasi delle varie Convenzioni colle Ferrovie straniere. Si sono verificati varii inconvenienti, ma questi dipesero, più che da altro, dalle tariffe di trasporto. Egli spera che saranno eliminati da una clausola inserita nelle Convenzioni nuove, colla quale si impedisce che la merce in trasporto internazionale paghi meno della merce in trasporto interno.

Parla lungamente sulle tariffe italo-germaniche, ecc., e dice che queste non hanno ancora nulla di definitivo. Manifesta però l'opinione che le Società italiane finiranno coll'ottenere qualche ribasso di tariffe dalle Società austriache.

Parlando della esistenza di una Commissione speciale incaricata di studiare la questione delle tariffe sulle derrate alimentari, egli spera di vedere adottata una proposta fatta dalle Ferrovie Meridionali.

Conviene in massima sulla utilità di ammettere le ferrovie secondarie e quelle a sezione ridotta in servizio cumulativo colle reti principali. Non crede però che i concessionarii di queste linee secondarie avrebbero in questa ammissione il loro interesse, poichè il servizio cumulativo reca noie e spese, alle quali le sole grandi Amministrazioni possono resistere. Oltre a questa generale, ci sono poi le questioni speciali del materiale, del personale, delle avarie, ecc., e non crede che tutto ciò possa consigliare alle linee secondarie di unirsi in servizio cumulativo colle grandi reti.

Infatti, alcune linee secondarie in comunicazione colle linee dell'Alta Italia non hanno potuto fare Convenzioni di servizio cumulativo, ma soltanto dei semplici accordi di facilitazioni.

Parla sulla questione delle linee parallele; e dice che, nell'accordare la concessione di una nuova linea, sarebbe giusto accordare alla Società proprietaria della linea preesistente il diritto di passare coi propri treni sulla linea nuova, pagando un minimo diritto di pedaggio. In questo caso però, non c'è più convenienza di fare linee nuove; nè di ciò si duole, perchè queste, quando non rispondono

a gravi interessi locali, diminuiscono, non accrescono, lo svolgimento della ricchezza pubblica.

Quanto ai *tramways* a vapore, dice essere necessario che una legge venga a regolare le concessioni di queste linee, le quali, essendo esenti da tasse, fanno una grave concorrenza alle ferrovie già esistenti. Egli ne brama la diffusione; ma, quando i *tram* esercitati con locomotive sono paralleli a linee ferroviarie, vorrebbe che fossero considerati come vere ferrovie, e sottoposti alla tassa come queste.

Sopra domanda dell'on. Genala, dice che le condizioni del materiale mobile non possono essere un incaglio al servizio cumulativo. Parla delle varie circostanze che impediscono, in certi mesi, la riparazione del materiale, il quale poi non è in quelle condizioni cattive che si crede. Fu detto alla Camera che 131 vagoni delle Ferrovie Meridionali si erano rotti sulle linee nell'anno scorso: mi preme di rettificare questa cifra, che deve ridursi a 15 solamente. Sopra domanda dell'on. Brioschi, spiega come crede sia avvenuto questo sensibile equivoco.

Il comm. *Segré*, Direttore delle Ferrovie Sarde, parla del cambiamento avvenuto in quelle ferrovie dopo la legge del 1877; e dice che esse dànno un prodotto molto meschino, e non quale si sperava quando furono conchiuse le Convenzioni. Spera che, quando saranno allacciate tutte le linee, il prodotto sarà maggiore.

Torelli domanda al deponente se si accordano dei soprassoldi al personale in caso di malaria.

Segré risponde di no. Però dal luglio all'ottobre si adopera un personale doppio; si è anche instituita una Cassa di soccorso, ma non ha fatto buona prova.

Il signor *Cesare Bertone* (appaltatore dei trasporti della Regìa) parla dei trasporti in genere, e domanda delle agevolezze per la legna. Deplora la lentezza dei trasporti, e si lamenta anche delle tariffe.

Il signor *Vincenzo Monami* (negoziante in ferro) invoca anch'egli una tariffa unica.

L'ing. *Adolfo Berti* domanda che agli avvisi d'incanto per la provvista di materiale si dia una maggiore pubblicità. Brama poi che si utilizzi nelle locomotive la lignite, che abbonda in Italia.

Il cav. *Enrico Galli*, ispettore delle Ferrovie Romane, dichiara di limitarsi a rispondere ad alcuni addebiti mossi alle Ferrovie Romane.

Parlando del materiale mobile, dice che in certe occasioni e in certi punti si verifica una straordinaria richiesta di vagoni, in vista di trasporti speciali, ciò può produrre un momentaneo ristagno, ma senza conseguenze.

Nega recisamente che ci sia del ritardo nella consegna delle merci. Nelle feste Natalizie si è avuto a Roma un arrivo di 69 mila colli, i quali venivano consegnati in giornata ai destinatarii; e in tutto ciò non si ebbero che nove reclami.

Ammette che accadano frequenti sottrazioni; ma molte di esse si verificano al di fuori delle Ferrovie, e poi a queste vengono addebitate.

Protesta contro l'insinuazione che non si dia evasione ai reclami. Si verificano, è vero, dei ritardi, ma ben si comprende che bisogna prima assumere delle informazioni.

Parla circa la costruaione del piano caricatore a Civitavecchia, e dice che il ritardo viene solamente dal fatto, che quel Municipio non ha ancora risposto a certe domande che gli sono state rivolte.

Il sig. *Giuseppe Caselli* si lagna vivacemente di varii inconvenienti, che si verificano sulle Ferrovie Romane, e vorrebbe che la Commissione d'inchiesta tutelasse gli interessi dei commercianti.

Invoca dalla medesima la tutela di tutti i negozianti pel trasporto delle merci alimentari all'estero, anzichè lasciare un ingiusto monopolio al Cirio, il quale ha modo di fare una non equa (?) concorrenza agli altri commercianti, sia perchè trasporta a gran velocità e paga a piccola, sia perchè va senza trasborbo fin dove i vagoni italiani possono giungere.

Il signor *Alberto Ducco* si associa alle lagnanze fatte sul porto di Civitavecchia, che dice insnfficiente ai bisogni del commercio; e vorrebbe che le Ferrovie Romane facilitassero meglio il commercio.

— Nella seduta del 18, è invitato a deporre l'ingegnere *Agudio*, il quale, accennando al modo di diminuire le spese di esercizio, senza peggiorare il servizio, nè danneggiare il commercio, parla della nuova macchina, o *locomotore*, da lui ideato per salire e discendere forti pendenze, facendo il servizio con economia e sicurezza.

Dice esser convinto d'aver raggiunto questo risultato, ed espone i vantaggi che si avrebbero col suo sistema, di cui dimostra la praticità, esponendone dettagliatamente il congegno. Dal punto di vista militare e commerciale, dimostra la utilità del suo sistema sulla linea della Porretta, il cui movimento è limitato a mille tonnellate al giorno.

Non crede poi necessario spendere 25 milioni pel passaggio dei Giovi; e domanda se il Governo non dovrebbe vedere se si potesse, con molto minore spesa, ottenere lo stesso risultato.

Parla degli esperimenti fatti del suo sistema sopra una linea in pendenza del 38 per cento, salendo ad un'altezza di 800 metri in dieci minuti; e dimostra, con relazioni ufficiali, come in tali esperimenti non siasi mai verificato alcun inconveniente.

A proposito della linea Roma-Sulmona, dice che una Società di forti capitalisti tratta già col Governo per costruirla in cinque anni, adottando il suo sistema, con un risparmio di 40 milioni sulla costruzione. E questa Società s'impegna a trasportare per tutta la lunghezza della linea dei treni di 180 tonnellate di peso.

Insiste nella dimostrazione delle economie che possono ottenersi col suo sistema, affermando che le spese di esercizio potrebbero essere ridotte di due terzi.

Dà altre dettagliatissime spiegazioni sulla sicurezza dei convogli affidati al suo sistema, e ne espone lungamente i vantaggi anche dal punto di vista militare.

Il cav. *Luigi Braida* parla delle tariffe vigenti sulle nostre ferrovie, e dell'apertura della Pontebba; e dice che i vantaggi che si speravano da questa nuova linea, non si sono tutti verificati.

Enumera le pratiche fatte dai delegati italiani con quelli dell'Austria, e si lusinga ch'esse possano approdare al risultato di farci ottenere un migliore trattamento.

Dice che una Commissione fu incaricata di studiare la questione dell'adattamento del materiale ferroviario ai trasporti militari, ed accenna agli ampliamenti che si fanno in ordine specialmente allo sviluppo dei binarii, nello scopo di utilizzare il materiale mobile.

Il cav. *Scarlatti* parla lungamente sui *tramways*, e ne fa la storia, dalla prima loro costruzione fino alle più recenti variazioni introdotte.

Crede necessaria una legge, che regoli questa materia. Non bisogna dimenticare una circostanza assai grave, cioè che i *tramways* hanno preso una grande importanza, e rendono e possono rendere utili servizii, senza punto aggravare le finanze dello Stato.

Non crede poi che i *tram* possano fare una pericolosa concorrenza alle ferrovie, inquantochè essi rispondono ad altri bisogni, ai quali le ferrovie ordinarie non potrebbero servire; ritiene però giusto che i *tram* non possano trasportare merci.

Dice che il Governo deve occuparsi di regolare diligentemente i *tramways*, anche con norme per la loro costruzione, quando si fanno sulle strade comunali e provinciali.

Il colonnello *De-Lena* viene richiamato per altri schiarimenti. Parlando dei *tramways* dal punto di vista militare, dice che una volta fu tentato un esperimento da Roma a Tivoli; ma afferma che i soldati arriverebbero più presto a piedi, che su quel *tram* a vapore.

Cionnonostante, quando si tratti di grandi trasporti, non disconosce che anche i *tram* possano rendere utili servigi all'esercito.

Riconosce però come necessità imprescindibile una legge sui *tramways*. Col sistema oggidì in voga, essi possono guastare i piani stradali, con grave danno dell'esercito.

Parla ancora lungamente sulle condizioni, alle quali devono rispondere le ferrovie per essere utili all'esercito ed ai suoi bisogni, sulla maggiore utilità del servizio privato in

confronto di quello governativo, e sull'ingerenza dell'Autorità militare. —

Non essendovi altri che volessero parlare sul Questionario, il presidente Brioschi dichiarò chiuse le sedute della Commissione d'inchiesta a Roma.

LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

e l'Inchiesta

(*Continuazione e fine* — V. N. 10).

Il Capo VIII tratta delle *Ferrovie dello Stato esercitate dalle Società private*, abbracciando i quesiti da 101 a 107 del Questionario.

Anzitutto si espongono i risultati dell'esercizio attuale delle Ferrovie Calabro-Sicule, affidato alla Società delle Meridionali sino dal 1° gennaio 1872. Allora la lunghezza media delle linee in esercizio era di chil. 613 (300 sic., 313 calab.), mentre al 31 dicembre 1878 ascendeva a chil. 1146 (490 sic., 656 calab.), e quindi con un aumento complessivo di chil. 533.

Tanto il Governo, quanto la Società, si studiano di favorire il traffico delle Calabro-Sicule con tutti i mezzi a loro disposizione. L'incremento dei prodotti sulle dette linee si è sviluppato nei seguenti termini:

1872 — Prodotto totale
delle due reti L. 4,089,208.23 Chilom. L. 6,670.81
1878 — Prodotto totale
delle due reti L. 7,751,285.93 Chilom. L. 6,763.77

I compensi pagati alla Società per l'esercizio, a termini della concessione, sommarono nel 1878 a L. 1,611,450.56, cioè L. 1,207,364.45 per la rete sicula, e L. 404,086.11 per la calabrese.

Il Capo IX tratta delle *Ferrovie dello Stato da esso medesimo esercitate*, abbracciando i quesiti da 108 a 115.

Dalle notizie che sono fornite circa le ferrovie piemontesi si desume, che i risultati finanziarii di quell'esercizio furono sempre per ogni rispetto soddisfacenti; e saranno un titolo imperituro di gloria per quell'uomo grandemente benemerito, che fu il comm. Bona, il quale le ha create e dirette fino al giorno della loro cessione all'industria privata, imprimendo ad esse, malgrado tutti i vincoli di leggi e di regolamenti, quell'indirizzo pratico e *personale*, che è proprio di una industria così intimamente collegata cogl'interessi più vitali del paese.

Il Capo X contiene l'*Esame delle proposte presentate dai ministri Spaventa e Depretis per il riordinamento delle Ferrovie italiane*, rispondendo ai quesiti da 116 a 145, con uno sviluppo di dimostrazioni e raffronti, che abbracciano circa un centinaio di pagine del grosso volume di cui ci occupiamo. È uno studio critico comparativo molto importante, in cui però ci è impossibile addentrarci come vorremmo, ma che ci pare degno di speciale considerazione da parte di tutti gl'interessati nell'argomento.

Esaminate partitamente le condizioni di riscatto e di esercizio contenute nelle Convenzioni Spaventa e Depretis, la Memoria conchiude che la Convenzione Depretis, per l'esercizio, riesce più gravosa ed aleatoria che la Convenzione Spaventa, e non sarebbesi potuta accettare dai concessionarii, se la nuova e più razionale ripartizione delle reti non avesse lasciato in essi fondata speranza di un incremento sempre maggiore del traffico, meglio ripartito e più economico.

Il Capo XI ed ultimo abbraccia le *Domande generali*, cioè i quesiti da 146 a 158. Rispondendo anzitutto al quesito (146) « se l'esercizio ferroviario fatto finora dalle nostre Società abbia o no corrisposto sufficientemente ai bisogni del pubblico e del commercio », la Memoria dimostra che in 13 anni la lunghezza delle linee Meridionali si è quasi quadruplicata, e la percorrenza delle merci a piccola velocità aumentò da 1 a 17; vale a dire che, mentre la lunghezza delle linee progredì in proporzione aritmetica, lo sviluppo del traffico a piccola velocità aumentò in ragione geometrica. Ed il movimento sulle linee sociali avrebbe anche potuto essere assai maggiore con una migliore ripartizione di reti.

Rispondendo poi al quesito 150, circa la convenienza che lo Stato esercitasse anche le linee dei privati, la Memoria dice che i concessionarii delle piccole linee non possono avere economicamente il materiale e gli impianti necessarii per fare un esercizio autonomo, nè possono il più delle volte utilizzare come si conviene il personale ed il materiale, e quindi sono forzate, nel proprio interesse, a rivolgersi ai grandi esercenti, perchè assumano l'esercizio delle loro linee.

Questo fenomeno si verifica ovunque, e più che altrove in Inghilterra, ove associazioni private di capitalisti abbondano per costruire le linee d'interesse locale; le quali associazioni si accordano poi colle grandi Compagnie per stabilire le condizioni relative all'esercizio di quelle, tenendosene all'infuori il Governo. Così fatta cessione d'esercizio sarà proficua, tanto al cedente, quanto al cessionario, se il grande esercente saprà o potrà fare distinzione fra i bisogni delle grandi linee ed i bisogni delle linee d'interesse locale, adattando alle une ed alle altre i regolamenti ed i modi d'esercizio che più specialmente loro convengono. Che se, rimanendo le linee d'interesse locale nelle mani del rispettivo concessionario, questi potesse farvi un esercizio veramente economico, laddove, passando invece a fondersi con una gran rete, l'esercizio della piccola linea dovesse seguire in tutto le norme in uso sulle linee maggiori, l'eccedenza di spese potrebbe in quest'ultimo caso essere tale da far preferire l'esercizio autonomo.

Queste osservazioni portano a concludere, che la risposta al quesito non può essere tassativa ed assoluta. Però, ammessi gli stessi modi di esercizio, l'unione delle piccole linee alle grandi reti è, senza alcun dubbio, conveniente per la maggiore regolarità ed economia del loro esercizio.

Circa il quesito (153), se sieno preferibili le grandi o le piccole Società per l'esercizio delle Strade ferrate, la Memoria dimostra come, sulla base degli esempii citati di ferrovie estere, le grandi reti sono preferibili alle piccole, e la formazione di quelle dovrebbe aver per base una grande arteria almeno, e per complemento una serie di linee tributarie e minori.

Quanto all'Italia, sembra alla Società delle Meridionali che la ripartizione longitudinale sia la sola che possa soddisfare i grandi interessi economici, che da un buon regime ferroviario aspettano da tanti anni di essere appagati.

È necessario di dare il massimo sviluppo all'applicazione delle tariffe differenziali, cioè decrescenti coll'aumentare della percorrenza, pei carichi a vagone completo. Ma queste tariffe differenziali non possono essere generalizzate, se non con una ripartizione longitudinale di rete, giacchè le piccole reti o le trasversali preferiscono di gran lunga al movimento a grande distanza il traffico locale entro i confini delle proprie linee, il quale assicura una tariffa più elevata e la pronta disponibilità del materiale. Le piccole reti sono le nemiche del gran traffico, e con ragione, perchè di questo soffrono gl'inconvenienti, senza goderne il beneficio.

La Memoria, citando parecchi esempii circa il movimento diretto dal sud al nord dell'Italia, dimostra la grande superiorità della ripartizione longitudinale sulla trasversale per favorire lo svolgimento del traffico, e principalmente del traffico a grande distanza, interno ed internazionale.

Quanto al movimento dal nord al sud, esso pure ha la sua importanza come complemento di quello longitudinale, e per esso pure è molto più adatta la rete longitudinale che la trasversale.

Riguardo poi alla concorrenza che la navigazione fa alla ferrovia, la Memoria osserva che le funzioni delle ferrovie e della navigazione, nell'industria dei trasporti, sono ben determinate. Le ferrovie debbono adoperarsi a diminuire, per quanto è possibile, le proprie spese di trasporto, e perciò debbono collegarsi fra loro per favorire con ogni mezzo lo sviluppo economico dei trasporti ferroviarii.

La merce, che ha bisogno di velocità, preferirà la ferrovia, anche pagando un prezzo più elevato, perchè lo speculatore sa di ricavarne un maggior profitto nella vendita. La merce che, anche potendo pagare la velocità, preferisce il buon prezzo, si servirà della navigazione.

Spetteranno poi naturalmente alla navigazione tutte quelle merci, e sono molte in Italia, che non possono sopportare le spese di lunghi viaggi per ferrovia, e ch'è necessario esportare per alimentare le industrie ed i commerci.

A queste merci, che la ferrovia non può trasportare dal punto di partenza a quello di arrivo, le ferrovie, collegate colla navigazione, debbono fornire i mezzi di un trasporto facile ed economico.

E la navigazione, esercitando le funzioni, che realmente le spettano, di succursale, piuttosto che di concorrente alla ferrovia, troverà il suo tornaconto; imperocchè il grande svolgimento che prenderà la ricchezza nazionale, sotto l'azione concorde della ferrovia e della navigazione, darà alimento sufficiente al lavoro ed alla prosperità di entrambi i mezzi di trasporto.

Le piccole reti, oltre all'obbligare i viaggiatori a frequenti trasbordi, sono altresì un ostacolo al buon ordinamento degli orarii.

Quando si considera nel suo complesso la grande rete ferroviaria italiana, si schierano in gradazioni diverse, e secondo la rispettiva loro importanza, le linee arteriali principali e le linee secondarie; ed in un buon ordinamento di orarii, le prime debbono avere la precedenza, e le altre addentellarsi a quelle. Ma, suddivisa la gran rete in piccoli gruppi di linee, le arterie principali sminuzzate scompaiono, e salgono ai primi onori le linee secondarie; di guisa che l'interesse di ben servire l'arteria locale farà tanto più perdere di vista l'interesse generale del paese, quanto maggiore sarà il numero delle reti e delle arterie locali da soddisfare.

Altre considerazioni non meno gravi ed importanti, secondo la Società, debbono sconsigliare la creazione di piccole reti.

L'Italia si accinge ad intraprendere estesissime nuove costruzioni. Lo Stato s'impegna ad eseguire, tanto le nuove linee di prima categoria, quanto le altre, per le quali in diversa misura è richiesto il concorso di enti morali, Provincie o Comuni. Potrà lo Stato da solo intraprendere e condurre a buon fine e con economia una sì vasta impresa? O non sarà meglio, per l'interesse del paese, che esso abbia sotto mano, ad esempio della Francia, Società bene organizzate, che a determinate condizioni s'incarichino dei lavori più importanti; e per le linee secondarie, delle quali dovranno poi prendere l'esercizio, sieno in grado di trattare anche la costruzione a prezzo fatto?

Ora, questo concetto di grande importanza pel nostro paese potrà essere tradotto in pratica da piccole Società, senza forza, scarse di mezzi, e senza personale pratico per lunga esperienza di lavori; o non sarà meglio compreso da forti Società, provviste di personale numeroso, di mezzi finanziarii, ed organizzate per la costruzione e per l'esercizio?

Sotto qualunque aspetto si esamini la grave quistione del raggruppamento delle ferrovie italiane, sono irremissibilmente da condannare anche in Italia, come lo furono in altri paesi, le piccole reti in favore delle grandi.

Ma, ammesse le grandi reti ed ammessa la ripartizione longitudinale, come si procederà alla loro formazione?

Seguendo la teoria delle arterie, che ha fatto così buona prova in Francia ed in Inghilterra, le due arterie maestre d'Italia sarebbero le due grandi linee littoranee, l'adriatica e la mediterranea, precisamente come nel progetto Depretis.

Le due nuove reti, parallele nelle loro linee principali, stendono le lunghe braccia da Lecco, situata sull'estrema punta orientale del lago di Como, a Taranto sul Jonio, per una tratta di mille chilometri, con punti comuni a Milano, Pavia, Piacenza, Firenze, Livorno, Roma e Napoli: esse si trovano pertanto nelle migliori condizioni per favorire lo scambio dei prodotti, mediante la più larga applicazione delle tariffe differenziali.

Ciascuna rete avrà, in grazia della sua giacitura, un traffico proprio interno ed internazionale, l'una ad oriente, l'altra ad occidente, e la ricchezza delle provincie situate agli estremi delle due grandi arterie darà origine a due forti correnti parallele di traffico a grande distanza.

Le linee poi di una stessa rete, avanzandosi fino agli estremi limiti della regione settentrionale italiana, e collegandosi colle linee estere attraverso le Alpi, si trovano nelle migliori condizioni per favorire lo sviluppo del traffico, mantenendo un giusto equilibrio fra il movimento locale ed il movimento a grandi distanze.

Questa ripartizione gioverà anche a promuovere una feconda gara fra le due reti, a tutto vantaggio del paese, ad incremento della pubblica ricchezza.

Ciascuna rete possederebbe in proprio tre traversate dell'Alpi e tre dell'Appennino; ed i punti di contatto, come Napoli, Roma, Firenze, Milano, ecc., sarebbero riuniti fra loro in ambe le reti con linee di strade ferrate poco dissimili per lunghezza e per importanza.

Anche i porti di mare sarebbero bene distribuiti. Genova alla mediterranea per gli sbocchi alpini occidentali; Venezia all'adriatica per gli sbocchi orientali. Livorno, Napoli e Taranto sarebbero comuni alle due reti.

La conformazione delle reti renderebbe facile la buona combinazione degli orarii, comoda e senza trasbordo la percorrenza delle lunghe arteriali littoranee. più sicura la regolarità dei treni, più pronta la consegna delle merci, e più rapida la concentrazione del materiale in qualunque punto della penisola, tanto per i bisogni del commercio, quanto per la difesa del paese.

Cesserebbe così il predominio di una rete sull'altra, si potrebbe per ciascuna di esse allargare la sfera di attività; ed il Governo avrebbe un forte appoggio per la buona ed economica riuscita delle nuove costruzioni.

Alle varie obbiezioni che si fanno al progetto delle reti longitudinali, la Memoria risponde con validi argomenti.

A chi obbietta che la Capitale non sarebbe fatta centro delle nuove reti, la Società delle Meridionali risponde che Roma non è stata mai, nè è, almeno per ora, come Londra, Parigi e Vienna, gran centro di produzione, ma soltanto città di consumo e poco adatta a diventare capo e centro di Amministrazioni ferroviarie. A questo fine la città più indicata è, senza dubbio, Milano, per la sua posizione centrale, per l'importanza della sua produzione, pel suo traffico ferroviario, che raggiunge 10 milioni e supera quello di tutte le altre città d'Italia, e perchè coll'apertura del Gottardo acquisterà un' importanza commerciale anche maggiore. Ma, facendo Milano capo-linea delle due reti, non si trascurarono le altre grandi città italiane; e di fatto, a Roma, Napoli e Firenze fanno capo ambo le reti.

Quanto alle isole, si crede che le Strade ferrate Sarde possano stare da sole, e che quelle di Sicilia convenga meglio non distaccarle dalle reti del continente calabrese, soprattutto nella previsione della costruzione della linea Eboli-Reggio, che deve mettere in più diretta comunicazione l'isola colla Capitale del regno.

Rispondendo al quesito (154) sulla convenienza che le Società esercenti sieno anche proprietarie delle linee esercitate, la Memoria dimostra che, a differenza dei Capitolati francesi, volendosi lasciare alle Società maggior libertà d'azione nelle loro spese, bisogna abbandonare il principio delle Società proprietarie, quand'anche soltanto all'uso francese, ed accettare il concetto delle Società puramente esercenti. A queste si affida l'esercizio delle linee per un breve corso di anni; e scaduto l'appalto, il Governo ritorna in possesso della sua proprietà, e può fare quei nuovi patti d'esercizio che le condizioni del traffico ed il saggio delle tariffe gli suggeriscono nell'interesse dei contribuenti.

Per garantire poi la vita delle Società solamente esercenti, la bontà del servizio, e la conservazione della strada e del materiale, come domandasi col quesito 156, la Memoria dichiara che i patti fondamentali della concessione non dovrebbero discostarsi, in sostanza, da quelli formulati nelle due Convenzioni Spaventa e Depretis, però con qualche modificazione che si accenna. Sarebbero poi da rivedere i patti d'esercizio delle linee secondarie, e da tutelare

gli interessi degli esercenti con una buona legge sulla concessione dei *tramways*.

Per favorire lo svolgimento delle ferrovie secondarie e di quelle a sezione ridotta, dovrebbesi permettere un sistema d'esercizio economico, con che s'intende dire:

Sopprimere qualunque servizio notturno; sopprimere il servizio cumulativo; allungare i termini di resa delle merci; affidare il servivio dei biglietti nelle fermate al personale dei treni; affidare a donue il servizio dei passaggi e di guardia della linoa; approvare, soprattutto per le linee con sezione ridotta, una diminuzione nel peso delle rotaie, e tipi economici per il materiale mobile; non pretendere coincidenze obligate, ma soltanto quelle compatibili con un servizio a spola (*à navette*), fatto da una sola macchina quotidiana accesa; adottare una velocità moderata, e treni tutti misti; non accordare alcuna riduzione pei trasporti a conto dello Stato.

Da ultimo, la Memoria afferma che, nelle condizioni presenti delle Strade ferrate, non è conveniente creare nuove Società proprietarie; e quindi la migliore soluzione del problema ferroviario sarebbe il riscatto generale.

Ammesso l'esercizio privato, la migliore ripartizione delle reti sarebbe quella del progetto Depretis, ed i migliori patti di esercizio saaebbero quelli dello stesso progetto colle modificazioni accennate.

Per chi poi è nemico delle soluzioni radicali e preferisce risultati più modesti, la prima ed assolutamente necessaria riforma sarebbe la soppressione della *scala mobile*, che paralizza il movimento, sostituendo ad essa altre disposizioni, che meglio rispondano al concetto di far convergere allo stesso fine gl'interessi del Governo e quelli dell'esercente. Però i risultati che se ne potrebbero sperare non risponderebbero mai al vasto concetto dello sviluppo economico che potrebbe prendere il paese, qualora le sue strade ferrate fossero ordinate allo scopo di portarne al più alto grado la prosperità e la ricchezza. —

Qui finiscono le risposte al Questionario; però il grosso volume contiene ancora, come già dicemmo, un'*Appendice* al Questionario medesimo, che comprende le risposte ad altri 52 quesiti, però di poca importanza; oltre a parecchi *Allegati*, tra cui i piani e profili delle nuove linee da costruirsi, Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento, e cinque pareri legali sul diritto della Società di ritornare alle tariffe dell'Atto di concessione.

Noi chiudiamo con ciò la nostra rassegna, rivolgendo di nuovo alla Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali i più sinceri elogi per un lavoro, che merita di esser citato a modello di altri consimili, e di essere consultato con seria attenzione da quanti s'interessano alle gravi questioni ferroviarie, che da sì lungo tempo si discutono nel nostro paese.

Nostre Corrispondenze

Roma, 30 marzo.

Facendo seguito a quanto vi scrissi in una precedente mia, vi dico ora con certezza che una Società francese ha intavolato trattative col Ministro dei lavori pubblici per ottenere la concessione *a forfait*, della ferrovia Roma-Sulmona, per la somma di 56 milioni di lire.

La detta Società si obbligherebbe a costruire la ferrovia in cinque anni, adottando dei piani inclinati pei valichi di Tivoli, Monte Bove e Carrito, applicando su questi piani il sistema telodinamico Agudio, già sperimentato con felicissimo successo a Lanslebourg, ove il piano inclinato venne eseguito colla pendenza del 32 per cento.

Con tale applicazione, la prefata Società si propone di concentrare la massima pendenza nei detti punti, per poter eseguire nella rimanente parte la ferrovia col sistema ordinario e con pendenze che non supererebbero il 14 per mille: cosa questa che offrirebbe una rilevante economia sulle spese di esercizio.

I motori per le salite dei detti piani sarebbero animati dalla forza dell'acqua, epperciò anche in questa parte l'esercizio ne risentirebbe rilevanti vantaggi.

A perfetta garanzia dell'applicazione di tale sistema, la Società si offre di trasportare dei treni aventi il massimo peso di 180 tonnellate, ed in un tempo relativamente minore di quello che s'impiegherebbe colla locomozione ordinaria.

Mentre perciò auguro di cuore di vedere applicato il sistema telodinamico Agudio, che indubbiamente potrà apportare dei grandi vantaggi nell'economia delle costruzioni ferroviarie, ritengo che la prefata Società francese non sarà in grado di adempiere a tutte le condizioni fatte nella sua domanda di *forfait*, e massime quella importantissima che le pendenze, all'infuori dei piani inclinati, non superino il 14 per mille; in quanto che le valli d'accesso al Monte Bove e Carrito hanno pendenze superiori al 25 p. 0[100], e difficilmente si potranno condurre degli sviluppi per ottenere la proposta pendenza. Lo stesso progetto Lanino ha dovuto conservare in quelle località delle pendenze del 25.90 per mille.

A queste difficoltà, che credo di difficilissima soluzione, si deve anche aggiungere quella dell'art. 17 della legge sulle costruzioni ferroviarie, il quale fa sola facoltà di concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria; epperciò la suddetta domanda di concessione non potrebbe essere favorevolmente accolta, se non si modificasse l'art. 17 della precitata legge.

È bensì vero che nella discussione, testè esaurita in Parlamento, del bilancio dei lavori pubblici, nelle varie interpellanze dirette al Ministro sui criterii coi quali intendeva assumere la enorme responsabilità della esecuzione della legge per le costruzioni ferroviarie, si è pure spezzata una lancia contro l'art. 17, affinchè fosse tolto ogni ostacolo alla concessione delle linee di qualsiasi categoria all'industria privata.

Ma alle fatte interpellanze il ministro Baccarini, mentre si dimostrò favorevole a concedere le costruzioni all'industria privata, ha fatto rilevare in modo categorico e preciso; che, quando trattasi di concessione per la sola costruzione, occorre siano fatti degli studii regolari e completi, senza dei quali non si avrebbe alcuna base per una Convenzione di costruzione. Soggiunse quindi che si potrebbero solo utilizzare alcuni studii precedentemente eseguiti, qualora la Convenzione comprendesse costruzione ed esercizio; poichè, dovendosi in tal caso dare una garanzia di un reddito lordo, tale garanzia compenserebbe anche la spesa di costruzione. Conchiuse quindi che, qualora, nell'interesse dello Stato, avesse avuto proposte vantaggiose, non avrebbe esitato a presentare apposito progetto di legge all'approvazione del Parlamento.

Epperciò la domanda *a forfait* per la ferrovia Roma-Sulmona potrebbe essere tradotta in un progetto di legge, quando le fatte proposte, oltre di essere avvalorate da regolare progetto, siano riconosciute vantaggiose al Governo, e siano circondate da tutte quelle garanzie che valgano ad assicurare la perfetta esecuzione dei lavori e la completa sicurezza dell'esercizio. —

Eccovi ora il solito sunto delle più interessanti de-

liberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 22 al 27 spirante mese.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi alle seguenti opere:

Progetto modificato d'appalto di un primo tratto di m. 3700, a partire dalla Stazione di Taranto, della ferrovia Taranto-Brindisi;

Progetto d'appalto di due trattti, fra i chil. 16 + 650 e 18 + 050 della ferrovia medesima;

Progetto per la costruzione di due primi tronchi da Termoli a Portocannone della ferrovia Termoli-Campobasso;

Progetto di travate metalliche per ponti sul torrente Billici e sul Rio Comunello nel 3° tronco della linea di Vallelunga, delle ferrovie Calabro-Sicule;

Progetto di costruzione di tre ponti con travate metalliche sul fiume Freddo nella ferrovia Palermo-Trapani (progetto giudicato meritevole di approvazione, salvo di tener conto di alcune avvertenze all'atto di esecuzione e di presentare i disegni delle travate rinforzate);

Progetto di deviazione d'acqua dal fiume Topino per il rifornitore delln Stazione di Foligno, nelle ferrovie Romane;

Progetto per la costruzione di un muro di sostegno presso il casello 28 della ferrovia Savona-Bra;

Progetto per la sistemazione di Castelfiorentino nella linea Empoli-Sieua, delle ferrovie Romane.

Oltre poi i progetti di alcune opere al porto-canale di Fiumicino in provincia di Roma, al porto di Lido a Venezia, ed al canale di Pavia in provincia di Milano, ed altri lavori di difesa agli argini del Po in provincia di Piacenza e del Tevere presso il chil. 67 della linea Roma-Orte;

Il Consiglio ha approvato, con alcune modificazioni ed aggiunte, un regolamento per la costruzione e l'esercizio dei *tramways* a vapore;

Il progetto di massima per una ferrovia economica nella valle del Lambro, di allacciamento delle due liuee Lecco-Monza e Lecco-Como;

Ed ha giudicata attendibile in massima, ma deficiente d'istruttoria, la domanda Jowler e Mackenzie per la costruzione ed esercizio di un *tramway* a vapore Bettola-Piacenza-Cremona. X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Per poter effettuare al più presto possibile l'annunziata introduzione in alcune linee delle Ferrovie dell' Alta Italia di treni economici, l'Amministrazione delle dette Ferrovie ha stabilito d'incaricare l'ingegnere-capo del Materiale cav. Frescot di recarsi prontamente nel Belgio ed in Germania per fare l'acquisto di due macchine-treni Belpaire e di tre macchine sistema Krauss od altro consimile.

Crediamo che i treni Belpaire verranno attivati sulle linee Torino-Chieri e Venezia-Treviso, e gli altri su quelle di Santhià-Biella, Genova-Nervi e Monza-Lecco.

Facendo seguito a quanto abbiamo riferito nel numero precedente, siamo in grado di annunciare che fino dal giorno 25 corr. è partito per Budapest il rappresentante dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia incaricato di ricevere dalla *Società ungherese di noleggio di veicoli ferroviarii* i 500 carri da merci, presi a nolo dall'Amministrazione medesima, i quali verranno coi primi di aprile messi a disposizione del Commercio.

In questi giorni vennero stipulati fra l'Amministrazione suddetta e le Ditte aggiudicatarie i contratti definitivi per l'esecuzione dei lavori di riordino ed ampliamento della Stazione di Bergamo.

L'ammontare complessivo di tali lavori è preventivato in L. 297,200, di cui L. 70,000 vennero assunte a proprio carico dalle Amministrazioni comunale e provinciale e dalla Camera di commercio di Bergamo.

Aggiudicataria della costruzione delle varie opere in ferro, per l'importo di L. 100,200, risultò la Ditta Bosisio Pietro e Comp. di Milano, che fece l'offerta del 15.20 0[0] di ribasso; ed aggiudicataria delle opere murarie risultò la Ditta Brazzola Pietro.

I lavori vennero già incominciati, anche in pendenza della definitiva approvazione dei contratti.

In seguito a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, si stanno prendendo gli opportuni accordi fra il Commissario governativo commendator Bussi ed i rappresentanti dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, delle Imprese di navigazione dei laghi di Como e Maggiore, e delle Poste Svizzere, per una conferenza da tenersi prossimamente, allo scopo di concertare l'orario estivo da attivarsi sulle rispettive linee.

Sulla domanda del Comitato per l'Esposizione di Belle Arti in Torino, le Amministrazioni ferroviarie italiane hanno stabilito di prolungare a tutto il 10 aprile p. v. la durata dell'applicazione delle tariffe speciali accordate per le spedizioni dirette alla detta Mostra.

Le conferenze che dovevansi tenere in Roma, a cominciare dal 30 corr., per concertare alcune norme comuni alle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane pel rilascio di biglietti di favore, non si apriranno invece che il 2 aprile p. v.

Nel personale superiore delle Divisioni del Traffico presso le Ferrovie dell'Alta Italia avrà luogo il seguente movimento:

L'Ispettore principale della 2.a Divisione, signor cav. Fabani, residente a Milano, venne destinato alla 4.a Divisione in Verona;

L'Ispettore principale della detta Divisione 4.a, sig. cav. Carpi, venne destinato, con eguale qualifica, alla 3.a Divisione in Firenze;

L'Ispettore principale della detta Divisione 3.a, sig. cav. Confalonieri, venne destinato, con eguale qualifica, alla 2.a Divisione in Milano.

Alcuni giornali hanno annunciato in questi giorni che l'on. Ministro dei lavori pubblici si recherà il 5 aprile a Milano per dare assetto all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Noi crediamo che scopo principale della gita dell'onorevole Ministro a Milano sia quello che, avendo egli accettato gentilmente di far parte della Commissione, nominata da quella Società d'incoraggiamento, per istabilire quale tra le diverse proposte presentate per l'attuazione del lascito del compianto ing. Giulio Marzorati, deva essere prescelta e studiata, voglia partecipare ai lavori della detta Commissione, che si radunerà il 6 aprile. Come è noto, l'ingegnere Marzorati ha legato alla Società d'incoraggiamento lire mille di rendita italiana 5 0[0, che devono essere accumulate ogni quinquennio, ed impiegate, alla fine di ogni periodo di cinque anni, in esperienze idrauliche.

La Commissione è composta dei signori: Comm. Baccarini, ministro dei lavori pubblici — Comm. Carlo Prinetti, presidente della Società d'incoraggiamento — Commendatore Francesco Brioschi, preside dell'Istituto tecnico superiore — Ing. cav. Emanuele Bonzanini, presidente della Società agraria di Lombardia — Ing. cav. Emilio Bignami, vice-presidente del Collegio degli ingegneri — Ing. Pietro Carmine, membro della Deputazione provinciale di Milano — Comm. ing. Gaetano Ratti, vice-direttore delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Il 23 andante si sono fatte le prove di resistenza dell'elegantissimo ponte in ferro sul fiume Mincio a Governolo (provincia di Mantova), con intervento delle Autorità locali. Costruttrice del detto ponte fu la Ditta Galopin-Süe Jacob e Comp. di Savona, che l'anno scorso costruì pure il ponte in ferro di Gazzuolo sull'Oglio.

Il risultato delle indicate prove fu appieno soddisfacente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La Commissione d'Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ha diramato da Roma, in data 29 corr., la seguente circolare ai direttori dei giornali:

« La prego di pubblicare nell'accreditato giornale da Lei diretto, che la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane fa preghiera a tutti coloro, i quali intendono di rispondere per iscritto ad alcuna delle domande del *Questionario* da essa compilato, di inviarle sollecitamente le risposte alla sede della Commissione in Roma, presso il Ministero dell'istruzione, avvertendo che non si terrà conto degli scritti o documenti che pervenissero dopo il 30 del prossimo aprile.

« Le persone che desiderassero aver copia del *Questionario*, non hanno che a farne domanda all'Ufficio di segreteria della Commissione. Nella compilazione delle risposte scritte, si prega di attenersi alle avvertenze contenute nella prefazione al Questionario stesso. »

Stazione di Livorno. — Scrivono da Livorno, 23, alla *Gazz. d'Italia:*

Settimane or sono, veniva nominata una Commissione, a cui la Deputazione provinciale, la Giunta comunale e la Camera di commercio deferivano l'incarico di procurare l'accoglimento della domanda, che la nostra città sia direttamente unita alla rete ferroviaria dell'Alta Italia.

La Commissione, dubitando che l'accoglimento di tale domanda, potesse nell'attuale momento, incontrare serie difficoltà, a chiarire questo suo dubbio, stimò opportuno, prima di rivolgere qualsiasi formale domanda al Governo, avere una conferenza col signor comm. Morandini, presidente del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, e col signor comm. Bertina, direttore generale delle ferrovie Romane.

La conferenza ebbe luogo in Firenze, e dalla medesima risultò: che, nelle presenti condizioni di cose, la domanda che i convogli dell'Alta Italia si spingessero fino a Livorno sul tronco Livorno-Pisa, reso comune alle due reti dell'Alta Italia e delle Romane, non potrebbe essere accolta per molte ragioni, delle quali ecco le due principali:

1ª perchè, essendo tuttora incerto quale sarà il risultato della inchiesta ferroviaria relativamente alla grave questione dell'esercizio governativo o privato, e quale — ove prevalga il principio dell'esercizio privato — sarà l'ordinamento che verrà dato alle ferrovie del Regno, non può farsi oggi alcuna innovazione, la quale modifichi sostanzialmente lo stato delle cose;

2ª che le Stazioni di Livorno, tanto Marittima che di S. Marco, non offrono presentemente uno spazio sufficente per le manovre dei molti treni, che dovrebbero necessariamente farvi capo, qualora anche i convogli dell'Alta Italia dovessero giungere fino a Livorno.

Dato questo stato di cose, la Commissione passò ad altre trattative onde ottenere dei vantaggi pel commercio livornese. E quelle trattative l'assicurano che le saranno accordati, allorquando le Autorità, donde essa emana, li domandino, i seguenti provvedimenti, sull'adozione dei quali già le due Amministrazioni delle Romane e dell'Alta Italia trovansi in massima concordi:

1. Che per le merci destinate a percorrere la rete dell'Alta Italia, il tronco Livorno-Pisa sia considerato come appartenente per tutti gli effetti, a questa rete;

2. Che, in conseguenza, si applichino alle dette merci le tariffe speciali, differenziali, ed anche locali, in vigore sulle linee dell'Alta Italia, si riducano i termini della resa, e si paghi un solo diritto;

3. Che si evitino i trasbordi alla Stazione di Pisa delle merci per Livorno, provenienti dall'Alta Italia e viceversa; e ad ogni modo, non si facciano in proporzioni maggiori di quelle in cui sogliono praticarsi, per ragioni di servizio, anche nelle Stazioni centrali di una stessa rete;

4. Che si adottino opportuni provvedimenti per evitare la deficenza del materiale occorrente;

5. Che si provveda al miglioramento degli orarii, specialmente per le comunicazioni con Bologna ed Ancona, rispetto alle quali si riscontrano difettosi; che infine venga in Livorno un delegato dell'Alta Italia, per dare informazioni e facilitare i rapporti di commercio con essa.

Di questi provvedimenti, i due che effettivamente recheranno vantaggi ai nostri commerci, vuoi d'importazione, che d'esportazione, sono il secondo, quello delle tariffe, ed il quarto, cioè del materiale mobile.

Con l'applicazione di questi provvedimenti, ed in singolar modo con l'applicazione alle spedizioni da e per Livorno delle tariffe in vigore sulle linee dell'Alta Italia, si eviterebbero in gran parte i danni attuali, e si conseguirebbero, se non tutti, parecchi vantaggi che sarebbero per derivare dalla immediata comunicazione con quella rete ferroviaria.

Le rappresentanze locali, senza por tempo in mezzo, domandino l'adozione dei provvedimenti sopra enunciati, con riserva di ritornare a fare la domanda per la diretta congiunzione con la rete dell'Alta Italia, qualora la questione dell'ordinamento ferroviario venga risoluta in guisa che se ne presenti la necessità.

La Succursale dei Giovi. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile* del 26 corr.:

La Commissione, che, dietro iniziativa della nostra Camera di commercio, deve sollecitare presso il Governo l'esecuzione della Succursale dei Giovi, è al completo.

Essa dovevasi comporre di membri nominati dalla Deputazione provinciale, dal Municipio e dalla Camera di commercio. Per parte della prima, vi sono i signori Podestà, Rossi, Bigliati; pel Municipio, i consiglieri Repetto, Cabella e Mameli; per la Camera di commercio, i signori Argento, Curro e Torre.

La Commissione principierà quanto prima i suoi lavori.

— Il *Commercio*, del 29, aggiunge:

Sappiamo che alla Presidenza del nostro Consiglio provinciale pervenne formale notizia, che il Ministero dei lavori pubblici sta accelerando l'esame dei progetti relativi alla Succursale dei Giovi, e che anzi presto il personale tecnico, che n'è incaricato, verrà ad eseguire le opportune ispezioni sulla faccia dei luoghi.

Ferrovie Sarde. — Si scrive da Oristano all'*Avvenire di Sardegna* correre colà la voce che un vagone del treno materiale, che trasportava il personale di riserva delle ferrovie Sarde sul tronco di Abbasanta, non peranco aperto all'esercizio, in seguito ad un accidente, che non si sa precisare, si è sfasciato, e di quegl'impiegati di riserva neppur uno è sopravvissuto al disastro.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Palermo, 21, alla *Perseveranza*:

Affinchè presto comincino i lavori ferroviarii sulla linea Messina-Patti-Cerda, la Deputazione provinciale di Messina ha deliberato tre cose: 1° Che due deputati provinciali studiassero e riferissero sulla situazione economica, e finanziaria attuale di quella provincia; 2° Che altri due deputati studiassero e riferissero sui criterii da seguire, nel fine di determinare le quote rispettive di contributo delle due Provincie di Messina e di Palermo, non che sui mezzi opportuni per contrarre un mutuo di circa tre milioni; 3° Che infine altri due deputati riferissero, consultando all'uopo le persone tecniche, quali somme occorrano perchè l'incominciamento dei lavori sia serio ed efficace, e non già una irrisione.

Come vedete, la missione affidata ai sei deputati non è molto facile, perchè i guai cominceranno appunto quando si saprà il vero ammontare della spesa, e quando si dovrà stabilire il contributo delle due Provincie interessate. Oltre a ciò, vi ha una questione, che io non credo possa essere facilmente appianata; ed è di vedere se la linea, che dovrà congiungere Messina con la piana di Milazzo, dovrà essere quella litoranea o quella interna, per la quale occorrerebbe una grande galleria. I pareri sono diversi, e le polemiche già cominciate; e non sarà difficile che alla chiusura dei conti, come sempre è avvenuto in Sicilia, sia preferita la peggiore. In quanto al sistema col quale dovrà essere costruita quella ferrovia, pare non vi sia più dubbio che sarà adottato l'ordinario, una volta che con questo sistema si vuol costruire anco quella da Siracusa a Licata.

La ferrovia del Vesuvio. — Il Vesuvio ha già la sua ferrovia. Essa è quasi finita, e nei primi giorni di aprile verrà inaugurata, ed arriva sino al cratere.

La Stazione è innalzata su d'una piattaforma, che domina il golfo di Napoli. Dal suo centro si dipartono le due vie verso il cratere, con una pendenza vertiginosa.

Le vie sono ambedue formate di una immensa trave di legno rettangolare di 900 metri, composta di pezzi incastrati gli uni negli altri, sulla quale è situata la rotaia che sale sino al vertice. A destra ed a sinistra vi sono delle puiegge, sulle quali strisciano le gomene.

I vagoni sono due: *Vesuvio* ed *Etna*, e si compongono di due compartimenti, ognuno dei quali capace di sei persone.

La strada essendo doppia, ciascun vagone ha la sua, e l'uno sale, quando l'altro discende.

La pendenza comincia con 40 gradi, aumenta di poi a 50, quindi a 63, e continua a 50 fino alla sommità.

La durata del tragitto sarà di circa sette ad otto minuti. Potranno dunque le partenze avvenire ogni 10 minuti.

Tramways di Bari. — Scrivono da Bitonto, 22, all'*Opinione*:

La Società generale di *tramways*, residente a Brusselle, concessionaria di una rete di *tramways* nella provincia di Bari, fu autorizzata a costruire ed esercitare con macchine a vapore un *tramway* fra Bari e Barletta, toccando Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato ed Andria. Dal principio di quest'anno gl'ingegneri vanno facendo i loro calcoli, e qua e là nei fondi si vedono piantate delle canne, come traccie del binario da costruirsi. Speriamo che questo lavoro voglia venire a termine quanto prima, siccome di somma utilità a tutta la provincia. Si dice che per l'anno venturo vedremo giunto il desiderato momento dell'inaugurazione. Chi vivrà, vedrà.

Tramways di Vicenza. — La *Gazz. Uff.* del 22 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 12 febb. p. p., con cui la Società inglese, stabilita a Londra, col nome di *The Province of Vicenza Steam Tramway Company Limited*, e col capitale nominale di lire sterline 60,000, diviso in 6000 azioni di 10 lire sterline ciascuna (costituitasi con atto del 28 maggio 1879 e retta dallo statuto unito all'atto medesimo), è abilitata ad operare nel Regno, ai termini dello statuto stesso, e sotto l'osservanza delle clausole e prescrizioni contenute negli articoli del detto R. Decreto.

La Società avrà nel Regno una sola Direzione o Agenzia generale in Milano, presso cui dovrà essere concentrata la contabilità delle operazioni compiute in Italia.

L'atto costitutivo e gli statuti della Società, coi mutamenti che potessero esservi introdotti in avvenire; l'elezione e la mutazione di domicilio, la nomina e la sostituzione del rappresentante, dovranno essere pubblicati nei termini prefissi e nei modi prescritti, per le Società nazionali, dalla sezione VIII, titolo VII, libro I, del Codice di commercio.

Tramways nel Piemonte. — Leggiamo nella *Gazzetta del Popolo*, di ieri, e riferiamo come cronisti:

Due ragguardevoli Istituti di credito ed una Casa di costruzione favorevolmente conosciuta si sono riuniti per formare una rete di *tramways* a vapore nel Piemonte, facendo centro la città di Torino.

Un lungo lavoro statistico, tecnico, commerciale, compilato dall'ingegnere cav. Bonelli Giuseppe, dimostra come molte delle linee da esso proposte possano farsi senza verun sussidio per parte dei Comuni, e tanto meno delle Provincie interessate.

A questa favorevole condizione, venne di già presentata una formale domanda per la linea Torino-Gassino-Chivasso con diramazione a Brusasco, accompagnata dall'offerta di un pronto deposito e di porre mano ai lavori entro un mese dalla data della concessione.

Una seconda domanda ad eguale condizione, cioè sempre senza sussidii, fu pure inoltrata per la linea Torino-Carignano-Carmagnola. Vuolsi che ora si stia maturando la terza, cioè quella su Orbassano e Giaveno.

La provincia di Cuneo non è dimenticata, anzi sono già in corso delle pratiche per i circondarii di Saluzzo (Cuneo) e Pinerolo (Torino).

Qualche cosa si presenterà anche pel circondario di Mondovì; i dettagli tecnici di questa zona sono stati studiati con maggior cura, forse per le difficoltà che presentano le accidentalità di quel suolo.

La proposta d'esecuzione di questa rete deve essere seria, perchè una delle Case bancarie di Torino ritiene già un deposito di fondi *ad hoc*, più che doppio di quanto sia necessario per dimostrare che si vuol operare.

Auguriamo che i progetti dell'ing. cav. Bonelli siano coronati da un favorevole esito,

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Togliamo dal rapporto mensile (N. 87) del Consiglio federale sullo stato dei lavori della Galleria del Gottardo le seguenti informazioni sulla situazione al 29 febb. p. p., cioè al giorno stesso in cui le

due sezioni di Göschenen e di Airolo s'incontrarono, a metri 7,744.7 dalla prima Stazione, ed a m. 7,167.7 dalla seconda.

Com'è noto, la lunghezza totale della Galleria fu trovata di 7 metri e 6 decimi più breve di quanto era stato calcolato. Però la cifra di m. 14,912.4 non è data ancora come definitiva.

Al momento dell'incontro, l'allargamento in calotta era stato eseguito per una lunghezza totale di m. 13,304.7; la cunetta dello strozzo era aperta per m. 10,876.4; lo strozzo demolito per m. 9,920.5.

Finalmente l'escavo era completo e continuo per 8,636 metri. Le locomotive ad aria compressa potevano servire ad un percorso di 9,960 m., di cui 5,000 per Göschenen.

La muratura della vôlta era eseguita per m. 10,993.4; quella del piedritto est per m. 9,368 l; e quella del piedritto ovest per m. 9,229.

Il tunnel completo, con acquedotti e nicchie, aveva una lunghezza effettiva di 7,972 m.; per una lunghezza di m. 653.5, il tunnel rimaneva ancora provvisoriamente senza rivestimento.

Il numero medio degli operaj impiegati, durante il mese di febbraio, fu di 2,814.

La galleria di sommità, nella parte in curva del tunnel definitivo presso Airolo, aveva raggiunto una larghezza di m. 71.3; non restavano da forare che m. 53.7; l'escavo completo e le murature erano eseguite per 65 metri.

Finalmente l'importo dei lavori eseguiti nel tunnel sino alla fine di febbraio, calcolato secondo i prezzi della perizia, è di fr. 45,628,475.

Alla stessa epoca, erano stati estratti dal tunnel 525,268 m. c. di sterro.

Il suddetto rapporto contiene pure altri ragguagli tecnici, non senza interesse, circa la tensione dell'aria e la temperatura nell'interno della Galleria.

La tensione dell'aria era, all'imbocco dal lato Nord, di 6.7 atmosfere in media, di 6 al minimo; alla fronte d'escavo, discese ad 1.9 atmosfere in media, a 1.15 al minimo. Dal lato Sud, all'imbocco 3.6 atmosfere in media, 3 al minimo; alla fronte d'escavo, 2 5 atmosfere in media, 2 al minimo.

Il volume d'aria introdotto giornalmente nel tunnel fu di 171,957 m. c.

Il numero delle lampade accese contemporaneamente nel sotterraneo fu di 736 in media, di 868 al massimo.

La temperatura media alla fronte d'escavo, durante la perforazione, fu di 30°7 per Göschenen, di 29°4 per Airolo; durante lo sgombero, si elevò rispettivamente a 31°5 e 31°8. La temperatura massima alla fronte di escavo fu di 34° per Göschenen, di 32° per Airolo; la temperatura media dell'aria esterna era di 1°4 sopra zero.

Furono consumati chilog. 315.4 di olio e chilog. 395.7 di dinamite al giorno, e chilog. 11,365 nell'intero mese.

— Secondo poi una comunicazione pubblicata dal *Bund*, l'escavo totale e compimento della Galleria non costerebbero più di fr. 49,236,000, in luogo dei 60 previsti dalla Conferenza internazionale; e quindi ne risulterebbe una economia di fr. 11,094,600, di cui 1[3 spetterebbe agli azionisti, e ripartito questo sopra 68,000 azioni, darebbe un beneficio di fr. 55 per azione.

Il foglio bernese fa osservare che l'Impresa è pagata in ragione di fr. 3,780 al metro corrente, ma che il metro non costerà più di fr. 3,000, poichè in questa cifra figurano 600 fr. per lavoro di vôlta, il quale non è punto necessario per tutto il percorso. È dunque probabile che la spesa totale non ascenderà ai 60 milioni; però è prudente l'attendere il compimento finale dei lavori, prima di esporre una cifra più o meno approssimativa.

— Il tunnel del Naseberg, lungo 1600 metri, venne perforato, sotto la direzione dell'imprenditore signor Andrea Curty, di Friburgo. Questo tunnel fa parte della Impresa *Rampe Nord*, cioè della ferrovia d'accesso alla Galleria del Gottardo, compreso tra Fluelen e Göschenen.

Il traforo fu compiuto il 19 marzo, a 4 ore.

— L'*Italie* ed altri giornali annunziano che il Ministero degli affari esteri d'Italia ha ricevuto dalla Legazione italiana a Berna un rapporto in risposta alle domande indirizzate dall'on. Baccarini sulla malattia epidemica che sarebbesi manifestata negli operaj addetti al lavoro del Gottardo. Da quel rapporto risulta, che il Governo svizzero ignorava che questa malattia si fosse manifestata e che lo stato di salute degli operaj fosse cattivo. Assunte informazioni presso la Direzione dei lavori, il Governo federale annuncia alla nostra Legazione a Berna, che parecchi operaj erano stati affetti da anemia, complicata, in alcuni casi, da anchilostoma; che questa malattia deve attribuirsi alle condizioni nelle quali gli operaj avevano lavorato, dacchè la stessa malattia erasi manifestata negli operaj impiegati al traforo del Moncenisio, ed in altri lavori di mine e gallerie sotterranee. Il Governo federale ha tuttavia promesso di fare tutto il possibile per attenuare questo male e sorvegliare, a questo riguardo, la Direzione dei lavori.

— La *Gazz. Ticin.*, del 24, aggiunge poi:

Il Dipartimento postale e ferroviario, come pure il Dipartimento dell'interno furono invitati a fare un'inchiesta sullo stato sanitario degli opetaj del tunnel del Gottardo. specialmente in Airolo, ove un gran numero degli stessi soggiacque alla così detta malattia dei minatori (*anemia*).

Ferrovie francesi. — Sull'ultima seduta della Commissione parlamentare ferroviaria, tenutasi il 21 corr. sotto la presidenza del sig. Lebaudy, togliamo dal *Journ. des travaux publ.* i seguenti ragguagli, in relazione alle notizie già date nel precedente numero.

Era stato stabilito che la Commissione si riunirebbe il 21, per discutere sui vantaggi e sugli inconvenienti dell'esercizio diretto dello Stato; ma il presidente della Commissione insistette perchè si votasse immediatamente sul rapporto del sig. Baïhaut, che conchiudeva pel riscatto totale della rete d'Orléans, per poter tosto presentare quel rapporto alla Camera.

I signori Waddington, Baïhaut, Peulevey e Ribot domandavano formalmente che la Commissione esprimesse prima il suo avviso sulla questione del modo di esercizio delle linee riscattate, potendo il riscatto essere diversamente apprezzato, secondo che si adottasse l'uno o l'altro sistema di esercizio.

Ma, dopo lunga discussione, la Commissione decise che il rapporto Baïhaut venisse immediatamente presentato alla Camera; ma che però, prima di essere distribuito, venisse sottoposto ad un nuovo esame, specialmente per ciò che riguarda il modo d'esercizio.

Il sig. Lebandy riassunse quindi il voto della Commissione nel seguente ordine del giorno:

« Considerando essere urgente necessità di dare al paese le soddisfazioni imposte dall'interesse pubblico;

« Considerando che la Convenzione proposta dal Ministro dei lavori pubblici è onerosa pel Tesoro pubblico, e non può essere accettata;

« Considerando che esistono parecchi sistemi di esercizio, che assicurerebbero allo Stato la libera disposizione delle tariffe;

« La Commissione è d'avviso di respingere il progetto di Convenzione colla Compagnia d'Orléans e di riscattare tutta la concessione della Compagnia medesima, alle condizioni del Capitolato d'oneri;

« Invita quindi il Ministro dei lavori pubblici a preparare un progetto di riscatto e di esercizio delle linee di cui si tratta ».

Quest'ordine del giorno, posto ai voti, venne adottato all'unanimità, meno il voto del sig. Ribot. Molti membri della Commissione erano assenti.

Il rapporto Baïhaut venne presentato nello stesso giorno.

— I rappresentanti delle sei grandi Compagnie ferroviarie e delle ferrovie dello Stato furono sentiti dalla Commissione incaricata di studiare le proposte relative ai rapporti fra le Compagnie ferroviarie e i loro agenti. È noto che queste proposte hanno per iscopo di circondare di garanzie le revoche degli agenti delle ferrovie, sia istituendo una Sezione speciale di probiviri, sia seguendo altri procedimenti. Si tratta inoltre di migliorare il sistema delle pensioni. È il rapresentante della Compagnia dell'Est che ha, per così dire, preso solo la parola; i rapppesentanti delle altre Compagnie non hanno fatto che dichiarare che aderivano alle sue osservazioni.

Il rappresentante dell'Est ha trattato successivamente le questioni seguenti: 1° La situazione del personale; 2° Le ammende e le revocazioni; 3° La durata dalle ore di lavoro; 4° La Cassa delle pensioni.

Egli si è pronunziato contro l'istituzione d'una Sezione di probiviri, perchè sarebbe necessariamente incompetente: potrebbe solamente esaminare i conflitti nascenti negli opificii, ma per le questioni del servizio sarebbe incompetente, specialmente per le questioni di disciplina e questioni tecniche.

Quanto a stabilire un tribunale arbitrale, in cui figurerebbe un agente del Controllo, è impraticabile: vi sono errori che esigono una repressione immediata, e questa condizione sarebbe incompatibile colla lentezza d'un arbitraggio.

Le misure di rigore non sono mai prese arbitrariamente; la garanzia dell'agente esiste: essa sta in ciò, che la misura deve essere sottoposta all'esame dei capi gerarchici sino al direttore, che pronuncia in ultima istanza.

Quanto alla Cassa pensioni, ogni Compagnia ha un sistema che costituisce una specie di associazione tra essa e i suoi agenti. Non si possono fare regole generali, e non si può, in ogni caso, modificare il contratto attuale senza il consenso delle due parti.

Ferrovie austriache. — La Camera dei Signori, nella seduta del 23, ha eletto la Commissione incaricata di esaminare i progetti di legge relativi alle ferrovie d'interesse locale ed alla ferrovia dell'Arlberg.

Ferrovie ungheresi. — La *Pester Corrispondenz* annunzia:

Dopo che il Governo ha stabilita la costruzione della ferrovia Pest-Semlino, saranno tenute delle conferenze in breve per assicurare quella intrapresa. Tutti quelli che vogliono concorrere a quella impresa debbono comunicare le loro intenzioni al Ministero ungherese per i lavori pubblici e comunicazioni.

Ferrovie della Serbia. — Un dispaccio da Vienna, 27, reca:

Secondo le ultime notizie da Belgrado, esistono due correnti serie per la costruzione della linea da Belgrado a Nissa: l'intraprenditore russo Barunoff, appoggieto fortemente dal console russo Persiani, e la Società ferroviaria dello Stato austriaco, appoggiata da noi. Quest'ultima pare abbia più probabilità di riescita, malgrado ch'essa chieda una garanzia del 5 0[0, mentre il Barunoff non chiede garanzia di sorta.

Le discussioni della Scupcina e le dichiarazioni del Governo serbo faranno conoscere i veri motivi di questa preferenza. La Convenzione delle ferrovie coll'Austria eccita l'opinione pubblica contro il Ristich.

Ferrovie dell'Algeria. — Venne distribuito ai deputati della Camera francese un progetto di legge, presentato dai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno, inteso a dichiarare di pubblica utilità parecchie ferrovie algerine, e per l'approvazione d'una Convenzione conchiusa tra il Governatore generale dell'Algeria e la Compagnia dell'Est-Algeria, per la concessione delle linee di cui si tratta, e che sono: 1° quella da Setif a Menerville, che completa la comunicazione diretta da Algeri a Costantina, e la cui lunghezza totale è di 247 chil.; 2° la linea da El Guerrah a Batna, della lunghezza di 80 chil.

La spesa per la prima linea è calcolata di 69 milioni, e per la seconda di 81.

Ferrovie della Tunisia — Si ha da Tunisi. 20:

La ferrovia tunisina è del tutto finita fino al confine algerino. L'ultimo tronco, di 40 chilometri, verrà consegnato martedì dalla Compagnia di Batignolles, che ne è costruttrice, alla Società d'esercizio. Domani si farà il ricevimento in consegna della linea da parte dei funzionarii tunisini, e si farà colazione alla frontiera.

Ferrovie in Egitto. — Gli Americani vogliono allacciare il mondo colle ferrovie. Una Compagnia si è organizzata a Boston per costruire ed esercitare una ferrovia dal Cairo, traverso Porto-Said e Damasco, e connetterla colla ferrovia della Valle dell'Eufrate, che è assunta e in via di costruzione da una Compagnia inglese.

Notizie Diverse

I lavori del Tevere. — La *Libertà* del 27 scrive:

Ieri abbiamo voluto recarci a vedere in che stato fossero i lavori, e come procedessero. Sulla sponda sinistra, dalla parte della Regola, siamo ancora alla costruzione della chiusa.

Sulla sponda destra, dalla parte della Farnesina, i lavori si fanno entro terra, ma sono spinti colla stessa alacrità! Il lavoro più attivo che si faccia è quello di misurare parecchie volte al giorno se l'acqua dei fori di assaggio — specie di pozzi tubulari, larghi pochi centimetri, che servono per conoscere se lo strato acqueo sotterraneo, sul quale poggia la Farnesina, subisce variazioni — rimane a livello costante. Questo dinota una premura lodevolissima per la conservazione del palazzo che Raffaello ha illustrato coi suoi dipinti, ma non farà avanzar molto la tanto desiderata sistemazione del Tevere.

La sola sezione ove si lavori realmente, è quella da Ponte Sisto a Ponte Quattro Capi. Una parte del muraglione, circa un centinaio di metri, è già stata ultimata; e quasi ultimata pure è la scala in travertino, che dalla spalla del ponte conduce alla banchina di scalo.

E, mentre una schiera di terrazzieri e muratori dà l'ultima mano ai lavori del muraglione già fatto, centocinquanta operaj, con una diecina di *berte*, preparano il cassero per un altro centinaio di metri di muraglione, aiutati da tre macchine idrovore a vapore, che asciugano continuamente il cavo dall'acqua, che vi filtra senza posa.

Oltre al muraglione già eretto, ed al cavo per la sua continuazione nella parte che trovasi entro l'alveo attuale del fiume, sono cominciati pure i lavori di scavo per l'altra parte, che dovrà essere fondata dentro terra, fino al ponte Quattro Capi.

Nell'insieme insomma, il lavoro ferve attivamente in tutta la zona compresa fra i due ponti, e i quattrocento operaj che battono, scavano, trasportano terra, vegliano alle pompe, fabbricano mura, tagliano marmo, preparano pali ecc., fanno trovare anche più strana l'inazione delle altre sezioni. I termini accordati per l'ultimazione dei lavoti devono essere vicini, ma viceversa i lavori non sono nemmeno avviati. O allora?

L'Impresario dei lavori della sponda destra nel tratto accennato, di cui siamo lieti di menzionarne il nome a titolo di elogio, è il signor ingegnere Carlo Santini, già noto per altri importanti lavori condotti a buon termine, e che ha fornite ora novelle prove della sua attività, energia ed intelligenza professionale.

Strade nazionali. — Con R. Decreto del 19 febb. p. p°. (*Gazz. Uff.* del 25) sono dichiarati nazionali, per tutti gli effetti previsti dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, i seguenti tratti di strada, ora provinciali:

a) Dalla strada di circonvallazione della città di Chivasso al piazzale della Stazione ferroviaria, traversando l'abitato stesso, e ritenendo il tronco A' A B C come traversa nazionale di Chivasso, secondo il tipo annesso al presente decreto;

b) Dal ponte vecchio sulla Dora, detto del Borghetto, fino al piazzale della Stazione di Ivrea, seguendo la linea A' A B C' C D, di cui nel tipo pure unito al presente, ritenendo il tronco C' C D quale parte della traversa nazionale di Ivrea;

c) Dal casotto del Dazio consumo in Susa alla Stazione ferroviaria omonima, siccome risulta dall'annesso tipo.

Degli aziaccennati tronchi di strada, i due primi saranno compresi nella strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, ed il terzo in quella del Moncenisio

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 19 febb. p. p. (*Gazz. Uff.* del 24 corr.), è aggiunta all'elenco delle

strade provinciali della provincia di Ravenna quella detta del Pilastrino, che dalla provinciale Lugo-Bagnacavallo per Cotignola mette all'altra provinciale del Naviglio.

Opere idrauliche. — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. ha pubblicato il R. Decreto dell'11 genn. scorso, con cui vengono concessi ad alcuni Consorzii e Comuni dei sussidii per opere idrauliche di 3ª. e 4ª, categoria, a termini dell'art. 99 della legge 20 marzo 1865, e sul fondo allogato ai capitali 14 e 15 del bilancio 1879 del Ministero dei lavori pubblici, per la complessiva somma di L. 58,470.34.

Costruzioni navali. — Leggesi nel *Corr. Mercantile*, del 25:

Lo Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena ha di questi giorni richiamato un'ottantina di operaj, che da qualche tempo, per mancanza di lavoro, erano stati congedati. Ciò è dovuto alla circostanza dei nuovi lavori accordati dal Ministero allo Stabilimento Ansaldo. Fra questi lavori vi ha quello importantissimo della macchina dell'*Amerigo Vespucci*, della quale, per contratto, fu accordata la costruzione a questo Stabilimento.

Consiglio superiore delle miniere. — Il *Diritto* dice che, con Decreto Reale in data 25 corrente, furono accettate le dimissioni presentate dagli on. comm. Emilio Morpurgo e Pietro Salis da membri del Consiglio superiore delle miniere; e vennero nominati membri dello stesso Consiglio gli on. avv. Francesco Salaris e cav. Marolda-Petilli, deputati al Parlamento, ed il comm. Nobile Francesco, consigliere presso la Corte di Cassazione di Roma.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 19 febb. p. p. (*Gazz. Uff.* del 22 corr.) è approvata la riduzione del capitale della Società anonima, sedente in Torino, col nome di *Cartiera italiana*, da lire 8,000,000, diviso in 16,000 azioni da L. 500 ciascuna, a L. 3,200,000, diviso in 16,000 azioni da L. 200 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 14 corr. (*Gazz. Uff.* del 26), la Società per le operazioni di credito ordinario, mobiliare ed altre, sedente in Milano col titolo di *Banca Svizzera Italiana in Milano*, col capitale nominale di L. 2,000,000 diviso in 4000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 40 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Telegrafia internazionale. — Col 1° aprile vanno in vigore il Regolamento telegrafico internazionale riveduto a Londra, e i quadri delle tasse che vi sono annessi.

In conseguenza, la tariffa per le corrispondenze telegrafiche trattate col regime europeo è modificata in conformità al nuovo quadro pubblicato dalla Direzione generale dei telegrafi, che contiene le tasse applicabili a ciascuna parola del telegramma, alle quali è da aggiungersi una tassa fissa di una lira per ciascun telegramma.

Per quanto riguarda la tariffa applicabile alle corrispondenze trattate col regime extraeuropeo, sono introdotte nella tariffa attualmente in vigore alcune poche variazioni indicate nel quadro medesimo.

Oltre al cambiamento della tariffa, il nuovo Regolamento internazionale introduce nelle norme regolatrici del servizio le seguenti modificazioni:

1° I buoni per una risposta pagata non sono più convertibili in danaro. Essi possono unicamente impiegarsi per fare un telegramma a qualsiasi destinazione, nei limiti della tassa indicata. Questa nuova disposizone vale anche per la corrispondenza interna;

2° I telegrammi possono essere recapitati aperti, a richiesta del mittente, che esprime questo suo desiderio mediante la indicazione (RO) prima dell'indirizzo. Gli Stati ed Amministrazioni, che ammettono questa specie di telegrammi, sono per ora: l'Italia (anche per la corrispondenza interna), l'Austria, il Belgio, la Danimarca, la Francia, la Germania, la Norvegia, i Paesi Bassi, il Portogallo, la Rumania, la Svizzera e l'Ungheria:

3° Non è più obbligatorio il collazionamento pagato per i telegrammi privati in cifre;

4° Nel regime extraeuropeo, i numeri scritti in cifre, i gruppi di cifre e quelli di lettere sono tassati per tante parole, quante volte essi contengono tre cifre o lettere, più una parola per l'eccedenza.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Tariffe Italo-Germaniche.

Le attuali tariffe Italo-Germaniche, la cui applicazione era stata limitata, coll'Avviso in data 15 dicembre 1879, a tutto il 31 corrente, sono mantenute in vigore fino ad ulteriore disposizione.

Tale proroga non è da intendersi estesa alla tariffa speciale per il servizio colle Strade ferrate del Saarbrüch, la quale cessò col 31 dicembre decorso anno. Le spedizioni però che fossero dirette alle Stazioni del Saarbrüch continueranno ad essere effettuate, come dal sovraccennato Avviso, in servizio Italo-Germanico fino allo Stazione di *Neustadt am Haart.*

Milano, 21 marzo 1880.

La Direzione dell'Esercizio.

Avviso.

Trasporti di ferro in verghe riunite in fasci e di ferro in pezzi alla rinfusa.

In coerenza a deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione, si previene il Pubblico che:

« Il ferro in verghe di un diametro inferiore ai 10 millimetri non sarà più accettato dalle Stazioni di questa rete, se le verghe stesse non si troveranno riunite in fasci e strettamente legate, in modo che non si possa estrarne i singoli pezzi, senza prima sciogliere il fascio.

« Inoltre i trasporti di ferro in pezzi, quando questi siano tali che non si possano facilmente numerare, non saranno più accettati che come merce alla rinfusa, avuto cioè unicamente riguardo al loro peso, senza tener conto del numero dei pezzi ».

Milano, 24 marzo 1880.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Come il Mobiliare italiano non fu molto curato nella scorsa settimana, la stessa vicenda toccò ai valori ferroviarii, se non peggiore. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 424.50 circa; deboli le Obbligazioni a 294.50 e 293.75. I Boni stazionarii e nominali a 600.50. Le Romane a 152 e 151.50.

Le Sarde, della serie A, poco richieste a 302.50 e 302; quelle della serie B, a 299 e 298.50; le nuove, a 284 e 283.50.

Nominali le Centrali Toscane a 461; del pari le Pontebbane a 452 circa. Fecero eccezione quelle dell'Alta Italia, negoziate a 298.50.

A Parigi, le Lombarde si tennero con poca animazione a principio tra il 193 al 195, poi a 191; le Obbligazioni relative sul 271; le Vittorio Emanuele dal 279 al 278. Le Azioni Ferrovie Romane meglio trattate a 136 e 137; le Obbligazioni a 326 e 332.

CONVOCAZIONI

Società livornese per la fabbricazione della soda. — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 10 aprile p. v. in Livorno (Scali del Corso, 2), per udire le comunicazioni della Presidenza ed il resoconto della medesima sul mandato conferitole dall'Assemblea, per deliberazione sul rapporto dei sindaci pel bilancio sociale 1878-79, e per la nomina dei sindaci pel bilancio 1879-80.

Italia — Società d'assicurazioni marittime, fluviali e terrestri in Genova. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 12 aprile p. v. in Genova (piazza de Ferrari, 36), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulle operazioni sociali, per approvazioni del bilancio 1879 e relativo dividendo, e per la nomina di 7 consiglieri e 3 sindaci pel 1880.

Banca Napoletana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 aprile p. v. in Napoli (sede sociale, strada Montevideo, 37), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1879 e relativo dividendo, e per la nomina di 6 amministratori uscenti d'ufficio.

Società della Ferrovia marmifera di Carrara. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 aprile p. v. in Firenze (via Ginori, 6), per udire il rapporto del Direttore sugli affari sociali e dei sindaci sul bilancio 1879 da approvare, e per la elezione di 6 consiglieri e di due sindaci pel bilancio 1880.

Avvisi d'Asta

Il 3 aprile p. v., presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tratto della strada consortile dal Pastorello a Corniglio per Beduzzo, compreso tra il Rio dei Lucconi e Corniglio, della lunghezza di m. 8605.50, per il presunto importo di L. 200,627.15. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Civita Farnese, dall'abitato di Itri alla strada provinciale di Ceprano, della lunghezza di m. 49,178, per l'annuo canone di L. 8660. Deposito interinale L. 1000 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso le Direzioni dei Commissariati militari dei tre Dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c. 413 di legname pino di Riga in tavole, per la presunta complessiva somma di L. 68,145. Consegna nel R. Arsenale di Spezia, a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 6815 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale d'Alemagna, dalla Stazione ferroviaria di Vittorio al confine colla provincia di Belluno, oltre Cimafadalto, della lunghezza di m. 11,306.30, per la presunta annua somma di L. 10,670. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1100 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 545 di rendita 5 p. 0[0.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale di Matera, compreso tra il ponte Oliveto ed il Toppo di Laviano, della lunghezza di m. 22,612, in diminuzione dell'annuo canone di lire 8102.93, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1º aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 560; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura medesima, si procederà pure al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale compreso fra la Stazione ferroviaria di Contursi ed il ponte Acqua Nerolella, della lunghezza di m. 13,697.84, in diminuzione dell'annuo canone di L. 4925.74, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Sferracavalli, dalla Stazione ferroviaria di Cassino alla strada di Sora, e da questa alla nazionale Marsicana presso Sora, della lunghezza di m. 31,467.10, per l'annuo canone di L. 10,000. Deposito interinale L. 2000 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Castiglione di Sicilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada a basole nell'interno dell'abitato, per il presunto importo di L. 52,449. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito eguale al ventesimo del prezzo d'appalto, oltre L. 600 per le spese d'asta e contratto.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della riduzione parziale della Darsena a Stabilimento di commercio, sulla somma di L. 108,660, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di chilog. 25,200 di ottone in lamiera mezzana, in diminuzione dell'importo di lire 62,828.14, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 7600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Tiriolo alla Marina di Catanzaro, della lunghezza di m. 30,714.78, per la presunta annua somma di L. 17,150. Manutenzione dal 1º aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale compreso fra la Stazione ferroviaria di Buccino alla Gavetta del Gange, della lunghezza di m. 16,482.71, in diminuzione dell'annuo canone di L. 8789.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1º aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Bergamo, si terrà un'asta per la vendita di 5316 piante resinose esistenti nei boschi del Comune di Ornica, per la presunta complessiva somma di L. 51,831, a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al 10 p. 0[0 del prezzo di delibera, in biglietti di Banca o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Brienza (prov. di Potenza), si terrà un'asta per la vendita di circa 10,000 alberi di faggio, della circonferenza da cent. 40 a 3 m., da recidersi sulla zona del bosco comunale Lago, sul prezzo di lire 5.90 per ogni pianta, alle condizioni del Capitolato. Deposito cauzionale L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del Mandracchio, Sostegno e Naviglio di Cavanella di Po, sul confine dei Comuni di Bottrighe e Loreo, nonchè della esecuzione dei lavori di sistemazione dei detti Mandracchio, Sostegno. Naviglio, in diminuzione dell'annuo canone di L. 9417.20 per la prima, e dell'importo di L. 6912.71 per la seconda, così ridotti pel ribasso già offerto. Manutenzione a tutto dicembre 1885 dalla consegna; lavori da eseguire entro il 1º quadrimestre. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2300, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della provvista di chilog. 300,000 di ghisa da getti diversi, in diminuzione della complessiva somma di L. 37,570.07, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna alla Direzione medesima entro 50 giorni dopo l'approvazione dell'asta. Deposito cauzionale L. 4500 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	383,422.27	265.16
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	358,600.47	247.90
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 24,821.80	+ 17.17
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	4 013,494.72	2,775 58
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	4,043,309.12	2,796.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	29,814.40	— 20.62
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	181,230.86	155.30
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	164,655.59	142.56
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 16,575.27	+ 12.74
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,164.85	1,648,985.83	1,415.62
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,153.01	1,674,061.05	1,451.88
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,84	— 28,045.22	— 36.26

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,878,94	8,880.70	6,631.65
Piccola Velocità	6,387,48	213.33	3,204.37
Totali . . .	29,266.42	9,094.03	9,836.02

Strade Ferrate Romane

1ª Settimana — *Dal* 1 *al* 7 *gennaio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	452,237.50	14,066.36
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	423,562.58	13,328.76
Differenza (in più . . .	24	28,678.92	737.60
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio	—	—	—
Periodo corr. 1878	—	—	—
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,562.20	»	39,280.32	49,862.52
Bagagli e cani.	»	130.47	»	929.98	1,050.45
Merci a G.V. ..	»	1,032.26	»	4,999.69	6,031.95
Merci a P.V. ..	»	8,018.17	»	32,552.73	40,570.90
Introiti diversi.	»	371.13	»	639.37	1,010.50
Totale L.	»	20,134.23	·	78,392.09	98,526.32

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto per sei anni dal 1° luglio 1880 del tronco della strada provinciale da Pinerolo a Susa, compreso fra la sua diramazione dalla strada provinciale Pinerolo–Cuneo e l'incontro con quella Torino–Susa, essendosi ottenuto il ribasso di L. 18.25 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 11,828.25.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 3 aprile prossimo a mezzodì.

Torino, il 23 marzo 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in quattro gruppi.

ACCIAIO vecchio in pezzi grossi e in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **33,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, arpioni e chiodi, in guide e ritagli di guide . . . . . » **3,094,600** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti modelli diversi . . . . » **561,900** »

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, zinco vecchio e lamiera di ferro inservibili. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **6 aprile p. v.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 8 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 15 marzo 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.30
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1/2

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 15 *marzo* 1880.

La Direzione Generale.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. • Mercoledì 7 Aprile 1880 N° 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL MATERIALE MOBILE

per la ferrovia Palermo-Trapani

(*Continuazione e fine* — V. N. 11).

Le vetture ed i vagoni che saranno impiegati sulla linea Palermo-Marsala-Trapani presentano differenze abbastanza spiccate, in confronto dei veicoli generalmente adottati sulle altre ferrovie italiane.

Abbandonando il tipo di vetture a scompartimenti con due porte laterali per cadauno di essi, e che si può benissimo, come fa l'autore dell'opuscolo, chiamarlo *inglese*, il comm. Cottrau ha preferito quello a corridoio o passaggio interno, con entrate sulle facciate di testa per mezzo di due terrazzini, e che l'autore medesimo chiama *americano*. In realtà, a costituire il vero tipo americano mancano la gran lunghezza della cassa d'ogni singola vettura ed i carrelli mobili o sterzi, che si sostituiscono alle sale parallele, che necessariamente non possono esser collocate oltre ad una moderata distanza una dall'altra, per non rendere troppo difficile il passaggio nelle curve, con dispendio di forza e consumo reciproco di cerchioni e ruotaie.

Ad ogni modo, le vetture della linea Palermo-Marsala-Trapani possono chiamarsi di tipo americano, in quanto almeno alla disposizione interna di massima.

Il comm. Cottrau giudicò tanto più facile adottare questo tipo per la linea in discorso, in quanto che essa dovrebbe fare vita da sè. In verità, non comprendiamo perchè la linea Palermo-Trapani abbia da esser segregata dalle altre della Sicilia, colle quali invece avrà per punto comune Palermo. Poichè non fu costrutta a binario ridotto, almeno si giustificherà lo scartamento ordinario colla possibilità d'un servizio cumulativo; e non sappiamo perchè le vetture tutte della Sicilia non dovranno passare dall'una all'altra linea.

Osserviamo piuttosto che non c'è alcuna ragione seria per escludere le vetture a corridoio interno pei treni composti con vetture a scompartimento, e viceversa. Non corrono forse le eleganti vetture Pullman da Bologna a Brindisi? Non corrono forse le vetture Mann da Calais a Bologna?

Ammiratori del tipo americano quando è adottato completamente, cioè col dare grandi dimensioni alla cassa, per cui si ottiene con facilità un movimento dolcissimo, e si possono offrire grandi comodità ai viaggiatori (che le apprezzano altamente, come si scorge dall'affluenza dei medesimi nelle vetture Pullman tra Bologna e Brindisi), non crediamo si possa dire altrettanto quando del tipo americano si adotta appena l'interna comunicazione. Ad ogni modo, l'esperienza che si farà di queste vetture sulla linea Palermo-Trapani, di discreta lunghezza, servirà forse a combattere quella *routine*, che vuol far legge; e chi sa che non si senta la convenienza di estendere il vero tipo americano, con tutti i suoi vantaggi, ai convogli da Torino a Roma, da Roma a Reggio di Calabria?

Le casse delle vetture adottate dal comm. Cottrau sono lunghe m. 7.20. Ora l'Amministrazione dell'Alta Italia ne fa costrurre di quelle lunghe m. 8.50, con interassi di m. 4.800; nulla quindi di straordinario nelle dimensioni di quelle sicule, ove la distanza degli assi fu limitata a m. 3.800. Si sarebbe dovuto almeno adottare la metà della distanza della cassa intera, compresi i terrazzini, cioè m. 4.41, mentre possibilmente si prende la metà della distanza tra le faccie esterne dei paracolpi.

E qui s'incomincia a scorgere il difetto delle sale parallele; poichè, mentre si riconosce ogni giorno di più il vantaggio di allungare le casse, l'ingegnere urta nello scoglio del parallelismo delle sale, che lo costringe a limitare le dimensioni dei veicoli. Se si facesse un passo di più, e si adottasse una buona volta lo sterzo americano, non sparirebbero forse tutti questi ostacoli?

Ritornando alle vetture della linea Palermo-Trapani, riteniamo che solo a velocità moderatissime i viaggiatori potranno stare senza incomodo sui terrazzini.

Le vetture miste di 1ª e 2ª classe sono divise in quattro compartimenti, di cui due per la 1ª classe e due per la 2ª: di quelli, uno è propriamente un *coupé* a tre posti (il quarto posto corrisponderebbe alla porta di comunicazione), e l'altro è a sei posti: i compartimenti di 2ª classe contengono dieci posti cadauno.

Il comm. Cottrau, a questo punto, vorrebbe dimostrare quanto i compartimenti di 1ª classe da lui adottati siano superiori a quelli adottati sulle altre ferrovie italiane ed estere. Qui però siamo costretti ad osservare che il commendatore Cottrau ha per caso gettato gli occhi su tipi antiquati, quando ritiene che la distanza delle pareti (nel senso longitudinale) dei compartimenti di 1ª classe varii da m. 1.87 ad 1.95 sulle altre linee. Senza parlare delle vetture miste che circolano sulle Ferrovie Meridionali, nelle quali tale distanza è di m. 2.25 circa, i compartimenti delle nuove vetture dell'Alta Italia misurano m. 2.08.

Così pure cadde in errore il comm. Cottrau affermando che l'altezza interna negli scompartimenti varii generalmente da m. 1.68 ad 1.77. Da molti anni tali dimensioni furono considerevolmente oltrepassate su tutte le ferrovie, fuorchè per qualche tipo speciale, come le vetture a due piani. Sono notevoli le vetture delle Ferrovie Romane, trasformate nelle Officine di Firenze, seguendo alcuni eccellenti tipi tedeschi, adottati anche dalle Ferrovie Meridionali; e le nuove vetture dell'Alta Italia offrono m. 2.075 d'altezza netta, mentre quelle del comm. Cottrau sono alte appena m. 1.90.

Neppure nella larghezza assegnata ad ogni viaggiatore, riconoscendo pure che sia alquanto maggiore nelle vetture della nuova linea sicula (0.75), non possiamo ammettere che superi di quanto si afferma nell'opuscolo quella che si offre sulle altre ferrovie. Senza parlare di quelle inglesi e tedesche a tre posti, osserviamo che nelle vetture a quattro posti, d'ultimo modello, ogni viaggiatore dispone di una larghezza di m. 0.625, e non già di 0.56. D'altra parte, nelle vetture a quattro posti, quando è scarso il numero dei viaggiatori, essi possono godere dei posti vuoti, il che non è possibile col sistema a seggioloni della linea Palermo-Trapani.

Per i compartimenti di 2ª classe valgono le stesse osservazioni.

Per le vetture di 3ª classe, il comm. Cottrau, conservando lo stesso telaio delle altre vetture e le stesse dimensioni principali per la cassa, ha adottato la disposizione di sedili introdotta nelle vetture aperte dei *tramways*, e di più ne accettò perfino le dimensioni. Noi dubitiamo molto che la scelta sia buona, e temiamo che l'esperienza dimostri che i viaggiatori sono piuttosto maltrattati. Il sistema di sedili trasversali, con schienale mobile, per cui i viaggiatori camminano sempre colla faccia avanti (ottimo sui *tramways*, che per loro natura fanno corse brevissime), non pare conveniente sopra una linea lunga 200 e più chilometri, che richiederanno da 7 ad 8 ore di viaggio almeno. Durante questo tempo, se tutti i posti fossero occupati (come può avvenire nel caso di trasporto di militari, di feste, ecc.), tre quinti dei viaggiatori circa non saprebbero dove appoggiare la testa, e sarebbero inoltre esposti a tutte le correnti d'aria. I viaggiatori possono bensì allungare le gambe, come si osserva nell'opuscolo; ma in cambio non sanno dove mettere i voluminosi bagagli, che frequentemente si trasportano in questa classe, essendo a ciò insufficienti le reticelle collocate longitudinalmente. Riteniamo quindi, fino a prova contraria, viziosa questa disposizione di sedili.

Il bagagliaio, di tipo conforme a quello degli altri veicoli, è diviso in tre scompartimenti, di cui il centrale, più ampio, è destinato ai bagagli; e degli estremi, uno è riservato alla Posta, e l'altro dovrebbe costituire un compartimento riservato di 1ª classe, con ritirata a lavabo speciale. L'idea d'utilizzare il carro-bagagli è buonissima, specialmente sopra una linea dove forse la quantità dei bagagli non sarà considerevole; non crediamo però che sia stata troppo felicemente tradotta in pratica. Il compartimento di 1ª classe (a quattro posti, anzichè a tre, come il *coupé* di cui si è parlato) non è per nulla riservato, dal momento che il personale di servizio deve attraversarlo per comunicare cogli altri veicoli; e quindi non è molto probabile che una signora, viaggiante sola o con bambini, voglia scegliere tale compartimento. Quello postale è assoggettato allo stesso inconveniente, che potrebbe anche imbarazzare l'Ufficiale postale; non riteniamo poi ch'egli sarà troppo soddisfatto della vicinanza dei canili.

Nessuna vedetta è indicata per permettere al Capo-treno di sorvegliare la linea, senza esporsi al vento ed alla pioggia.

Dai disegni poi apparirebbe che le porte scorrevoli del bagagliaio propriamente detto sono nell'*interno* del compartimento, anzichè esterne, come d'uso. Non ci spieghiamo tale disposizione, che ci pare poco pratica; come non sappiamo che bisogno ci sia di 10 finestre per rischiarare il compartimento de' bagagli: nè crediamo siano finte, chè sarebbe quasi peggio.

La linea Palermo-Trapani avrà anche qualche salone. Identici nelle dimensioni principali alle altre vetture, sono internamente divisi, per mezzo di pareti trasversali, in quattro compartimenti; ed i sedili essendo disposti longitudinalmente, i maggiori possono capire 6 viaggiatori ed i minori 4 cadauno, sicchè in tutto un salone può contenere 20 viaggiatori. Un piccolo scompartimento serve di ritirata.

La decorazione esterna, per quanto se ne può giudicare, sarà un po' chiassosa.

Un difetto, secondo noi gravissimo, comune a tutte le vetture, è il soffitto a semplice parete. Non solo questa disposizione è ben poco elegante per vetture di prima classe e per saloni; ma inoltre, in un paese caldo come la Sicilia, un soffitto a doppia parete manterrebbe nell'interno delle vetture una temperatura un po' più bassa di quella che si può ottenere con un soffitto semplice.

I vagoni presentano due tipi, uno a sponde basse, l'altro chiuso: ambedue sono copia esatta dei vagoni delle Ferrovie dello Stato belga. La scelta del tipo è ottima, specialmente per quanto riguarda il telaio, molto semplice e leggiero. Se sia poi un vantaggio reale che le sponde mobili del vagone piatto siano in ferro, anzichè in legno, è una questione che ci pare molto dubbia.

A questi due vagoni furono però aggiunti dei marciapiedi longitudinali, per permettere al personale di servizio di giungere fino alla locomotiva. Se non si rompono, nelle manovre di scarico soprattutto, l'idea è buona.

Terminiamo la nostra critica dell'opuscolo del commendatore Cottrau sul materiale mobile della ferrovia Palermo-Trapani, aggiungendo che l'autore, dopo la descrizione del materiale, espone alcune considerazioni statistico-economiche sul prodotto probabile della linea Palermo-Trapani e sugli orarii da adottarsi.

Vediamo poi che sono previsti due soli treni fra Palermo e Trapani, ma non dubitiamo che ben presto si comprenderà che tal numero è insufficiente a sviluppare il traffico della linea; e che sarà preferibile adottare più treni e leggieri, secondo il sistema inglese, anzichè pochi treni e pesanti, secondo il sistema francese, che pur troppo prevale ancora da noi.

O.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Dicembre 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di dicembre 1879, confrontati con quelli del dicembre 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di 10.bre 1879 salì a

(1) Vedi *Monitore* N. 7 a. c.

L. 12,974,247 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,094,080
Bagagli	»	205,756
Merci a grande velocità	»	1,446,139
Id. a piccola velocità	»	6,158,560
Prodotti diversi	»	69,712
Totale	L.	12,974,247

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato . . .	L.	7,227,179	L.	7,260,924
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,201,438	»	1,225,908
» Romane	»	2,438,501	»	2,275,708
» Meridionali . . .	»	1,857,779	»	1,888,905
» Venete	»	84,444	»	64,155
» Sarde	»	77,027	»	74,558
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	29,434	»	31,097
» Torino-Rivoli . .	»	10,281	»	10,495
» Settimo-Rivarolo .	»	9,531	»	8,788
» Milano-Saronno-Erba	»	32,413	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	6,220	»	»
Totale	L.	12,974,247	L.	12,840,538

Si ebbe dunque nel dicembre 1879 un aumento di lire 133,709, in confronto del dicembre 1878. Aumentarono le Romane di L. 162,793, le Venete di L. 20,289, le Sarde di L. 2469, la Settimo-Rivarolo di L. 743, non potendosi tener conto delle ultime due linee non ancora aperte all'esercizio nel 1878.

Diminuirono invece le ferrovie di proprietà dello Stato di L. 33,745, quelle di Società private esercite dallo Stato di L. 24,470, le Meridionali di L. 31,126, la Torino-Lanzo di L. 1,663, e la Torino-Rivoli di L. 244.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel 10.bre 1878 ascendeva a chil. 8298, nel dicembre 1879 ascendeva invece a chil. 8418, essendosi nel detto mese aggiunti chil. 9 (pel tronco Inverigo-Erba, della linea Milano-Saronno-Erba) ai chil. 8409, ch'erano nel novembre 1879.

Così i prodotti dell'intero anno 1879, confrontati con quelli dell'anno 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato . . .	L.	93,260,690	L.	88,564,051
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	16,075,928	»	15,215,447
» Romane	»	28,099,769	»	26,255,597
» Meridionali . . .	»	22,370,870	»	21,084,996
» Venete	»	1,024,560	»	819,748
» Sarde	»	1,074,848	»	933,288
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	459,531	»	427,482
» Torino-Rivoli . .	»	158,548	»	151,143
» Settimo-Rivarolo .	»	139,281	»	92,531
» Milano-Saronno-Erba	»	226,345	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	71,223	»	»
Totale	L.	162,961,593	L.	153,544,283

L'aumento nel 1879 è stato dunque di L. 9,417,310. Tutte le linee furono in aumento; ma specialmente quelle di proprietà dello Stato per L. 4,696,639, le Romane per lire 1,844,172, le Meridionali per L. 1,285,874, e quelle di diverse Società esercìte dallo Stato per L. 860,481. Il minore aumento si ebbe sulla Torino-Rivoli in L. 7,405; e non si tiene poi conto delle ultime due linee, non ancora aperte all'esercizio nel 1878. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di dicembre 1879, confrontato con quello del dicembre 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	1,916	L.	1,936
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,284	»	1,344
» Romane	»	1,449	»	1,372
» Meridionali	»	1,281	»	1,302
» Venete	»	616	»	468
» Sarde	»	333	»	355
Ferrovia Torino-Lanzo	»	919	»	971
» Torino-Rivoli	»	856	»	874
» Settimo-Rivarolo	»	414	»	382
» Milano-Saronno-Erba .	»	635	»	»
» Conegliano-Vittorio . .	»	565	»	»
Media complessiva	L.	1,556	L.	1,564

Si ebbe dunque nel dicembre 1879 una diminuzione totale di L. 8. Aumentarono le Romane di L. 77, le Venete di L. 148, e la Settimo-Rivarolo di L. 32. Diminuirono invece le ferrovie dello Stato di L. 20, quelle di Società esercìte dallo Stato di L. 27, le Meridionali di L. 21, le Sarde di L. 22, la Torino-Lanzo di L. 52, e la Torino-Rivoli di L. 18.

Finalmente il prodotto chilometrico dell'intero anno 1879, confrontato con quello del 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	24,777	L.	23,705
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	17,193	»	16,273
» Romane	»	16,765	»	15,854
» Meridionali	»	15,428	»	14,541
» Venete	»	7,478	»	5,983
» Sarde	»	4,653	»	4,666
Ferrovia Torino-Lanzo	»	14,369	»	13,358
» Torino-Rivoli	»	13,212	»	12,595
» Settimo-Rivarolo	»	6,055	»	3,168
» Milano-Saronno-Erba . .	»	9,053	»	»
» Conegliano-Vittorio . . .	»	8,902	»	»
Media complessiva	L.	19,650	L.	18,786

L'aumento nella media generale dell'anno 1879 è stato quindi di L. 364.

Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Sarde, che diminuirono di L. 13, e la Settimo-Rivarolo che diminuì di L. 113. Però l'aumento principale si ebbe sulle Venete in L 1,495, sulle linee dello Stato in L. 1,072, sulla Torino-Lanzo in L. 1,002, sulle linee di Società esercìte dallo Stato in L. 920, sulle Romane in L. 911, e sulle Meridionali in L. 887. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda, il prodotto del mese di dicembre 1879 ascese a L. 8,625, cioè con un aumento di L. 448 in confronto del dicembre 1878; ed il prodotto complessivo dell'anno 1879 ascese a L. 123,198, cioè con una diminuzione di L. 2,096 in confronto dell'anno 1878. —

Da un prospetto comparativo dei prodotti lordi (dedotte le tasse erariali) dal 1865 al 1879, aggiunto in fine al sud-

detto prospetto pel mese di dicembre, si rilevano le cifre seguenti per le linee riunite:

	Prodotto chilometrico	Differenza dell'anno precedente
1865	L. 16,895	— L. 1,548
1866	» 16,928	+ » 33
1867	» 15,470	— » 1,458
1868	» 15,690	+ » 220
1869	» 16,816	+ » 1,126
1870	» 16,517	— » 299
1871	» 17,175	+ » 658
1872	» 18,994	+ » 1,819
1873	» 20,093	+ » 1,099
1874	» 20,128	+ » 35
1875	» 19,575	— » 553
1876	» 19,636	+ » 61
1877	» 19,224	— » 412
1878	» 18,786	— » 438
1879	» 19,650	+ » 864

I TELEGRAFI DELLO STATO NEL 1879

In attesa della Relazione statistica per la gestione dell'anno 1879, che la Direzione generale dei telegrafi pubblicherà, secondo l'usato, fra qualche mese, specialmente per attendere i ragguagli delle Amministrazioni estere e delle Società ferroviarie italiane, la Direzione generale predetta anticipa la pubblicazione di alcuni dati sommarii, i quali potranno andare soggetti a qualche lieve modificazione, in confronto a quelli definitivi che verranno pubblicati nella Relazione.

I dati del 1879, messi a confronto di quelli del 1878, sarebbero riassunti nell'unito quadro:

	1879	1878	Differenza nel 1879
I. *Personale.*			
Personale direttivo e di esercizio . . . . N.	2,940	2,807	+ 133
Portieri e fattorini . . . »	1,205	1,191	+ 14
Agenti di manutenzione . . »	651	628	+ 23
Segnalatori semaforici . . »	71	72	— 1
II. *Linee.*			
Lunghezza delle linee . . Chil.	25,533	24,830	+ 703
Sviluppo dei fili . . . . »	84,101	82,676	+ 1,425
Lunghezza dei cordoni sottomarini . . . . »	175	175	»
III. *Ufficii.*			
Ufficii telegrafici governativi N.	1,462	1,390	+ 72
Apparati telegrafici . . . »	2,380	2,302	+ 78
Posti semaforici . . . . »	32	32	»
IV. *Movimento della corrispondenza.*			
Telegrammi privati spediti all'interno . . . . . . N.	4,503,866	4,178,141	+325,725
Idem. all'estero . . . »	388,734	354,493	+ 34,241
Telegrammi spediti in servizio governativo . . . . . . »	305,422	268,878	+ 36,544
Idem dell'Amministrazione »	123,256	111,011	+ 12,245
Telegrammi ricevuti dall'estero »	403,502	369,065	+ 34,437
Idem da Società »	201,690	182,998	+ 18,692
Telegrammi transitati dall'estero per l'estero . . . . . »	181,303	182,677	— 1,374
V. *Prodotti.*			
Prodotto per telegrammi privati . . . . L.	8,011,163	7,448,358	+562,805
Prodotto per proventi varii . »	24,395	24,462	— 67
Prodotto per telegrammi governativi a pagamento . . . »	472,596	425,480	+ 47,116
Valore dei telegrammi governativi a credito ed in franchigia »	2,085,643	1,766,131	+319,512
VI. *Spese.*			
Spese di esercizio . . . . L.	6,924,805	6,703,353	+221,452
Spese pei semafori . . . . »	179,565	170,747	+ 8,818
Spese per costruzione (spese straordinarie) . . . . . . »	60,000	90,000	— 30,000

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Sunti di Sentenze Italiane e Straniere

1. *Carattere delle concessioni ferroviarie — Attribuzioni del Governo — Altri enti interessati.* — Le strade ferrate entrano a far parte di quelle vie di comunicazione, che il Governo o lo Stato ha per missione sua propria di fissare e mantenere, nel pubblico e generale interesse; e cadono sotto l'impero di quei principii e regole, da cui sono dominate le opere di pubblica utilità. — Il Governo può mutarne il tracciato, anche dopo seguita la concessione, senza che le Città, Comuni e Provincie od altri interessati, pel cui territorio siano destinate a passare e che fossero per approfittarne, possano vantare diritti acquisiti pel tracciato primitivo, nè esercitare azione per danni contro la Società concessionaria, quand'anche fosse stata fatta l'offerta di un premio per impegnare l'opera della Compagnia assuntrice — (Cassazione di Torino, 9 maggio 1879 — Provincia e Camera di commercio di Bergamo contro Ferrovie dell'Alta Italia).

2. *Impiegati — Competenza giudiziaria — Competenza amministrativa — Lavori straordinarii.* — Ai pubblici funzionarii compete, di fronte all'Amministrazione, un vero e proprio diritto civile, e quindi un'azione esperibile avanti ai tribunali ordinarii per tutto ciò che riguarda i corrispettivi normali e le guarentigie loro assicurati da leggi organiche e da regolamenti. — Tutto ciò invece che concerne il conferimento degli impieghi, le punizioni e le ricompense, la disciplina e la carriera, rientra negli attributi propri dell'Amministrazione, e come sfugge alle norme del diritto civile, così è sottratto al controllo dell'Autorità giudiziaria. — Le pretese di gratificazioni o d'altre ricompense per lavori straordinarii, eseguiti dai funzionarii nell'orbita delle loro funzioni, appartenendo alla seconda delle indicate due specie di rapporti, non possono formare materia di contestazioni giudiziarie. — Se però ad un funzionario siano affidati incarichi indipendentemente dalla sua qualità ed estranei alle sue funzioni, fra lui e l'Amministrazione si stabilisce un rapporto contrattuale, come si stabilirebbe tra l'Amministrazione ed un cittadino qualsiasi; ed appunto perchè si tratta di un rapporto meramente giuridico, l'Autorità giudiziaria è competente a conoscerne — (Cassazione di Roma, 9 dicembre 1879 — Ministero dei lavori pubblici contro Falconieri) (a).

3. *Perdite di merci — Indennità limitata — Art.* 93 *del Regolamento delle Ferrovie Meridionali,* 92 *delle Romane e* 124 *dell'A. I.* — La disposizione di un regolamento sui trasporti ferroviarii, debitamente approvato dal Governo, che fissa le indennità, in caso di perdita, ad un massimo in ragione di peso (cioè L. 5 per chilog. per le spedizioni a G. V., L. 2 per quelle a P. V., ecc.), è valida come patto e come legge — La dichiarazione finale, che autorizza il reclamo ai tribunali, intendesi unicamente pel caso che

(a) Segnaliamo l'importanza di questa sentenza, la quale, proclamando una massima che ha un'applicazione latissima, stabilisce, di conformità pure alla giurisprudenza del Consiglio di Stato, la linea di demarcazione fra la competenza giudiziaria e quella amministrativa in tutto quanto concerne i diritti ed il trattamento degli impiegati: materia questa che fu sinora assai controversa.

l'Amministrazione ferroviaria, avuto riguardo al valore reale degli oggetti, o tenuto conto del calo naturale, voglia liquidare l'indennizzo in somma minore delle basi prestabilite —; in tal caso, può il reclamante pretendere giudizialmente il dippiù, ma non mai oltre il massimo in ragione di peso — (Cassazione di Napoli, 15 novembre 1879 — Ferrovie Meridionali contro Farina) *(b)*.

4. *Commissionario di trasporto — Responsabilità — Commissionario intermedio.* — Non il vetturale soltanto, ma anche il commissionario è responsabile della perdita delle merci e dei valori, del cui trasporto si è incaricato. — Il commissionario risponde anche del fatto degli altri commissionarii intermedii, della cui opera si valse per far giungere le merci e valori a destinazione. — Il patto di non rispondere del fatto del commissionario intermedio non si può invocare dal commissionario diretto e principale, se questi non prova che la perdita o la sostituzione della merce o valore è avvenuta dopo la consegna del gruppo da lui fatta al commissionario intermedio — (Cassazione di Torino 8 luglio 1879 — Monticelli contro Praysel).

5. *Bollettino di garanzia — Suoi effetti giuridici.* — La clausola di *non garanzia* ha unicamente per effetto di mettere la prova delle colpe dell'Amministrazione delle Ferrovie a carico dei mittenti e destinatarii, e di far loro sopportare le avarìe, che sarebbero la conseguenza del modo di trasporto liberamente scelto dall'interessato — (Giurisprudenza costante) — Cassazione di Parigi 8 luglio 1879 — Comp. Parigi-Lione-Mediterraneo contro Gignoux e C.

6. *Personale delle Ferrovie — Alloggi — Licenza.* — Le concessioni di alloggi, da parte delle Amministrazioni ferroviarie, agl'impiegati per ragioni di servizio, non sono considerate come locazioni ordinarie, e quindi non si applicano i preavvisi per la licenza, ma cessano di pien diritto cessando il servizio — (Cassazione di Parigi 4 agosto 1879 — Comp. P. L. M. contro Bomens).

7. *Prescrizione — Art.* 108 *Cod. Comm. Francese, corrispondente all'*88 *di quello Italiano, e* 123 *del Regolamento delle Ferrovie Alta Italia.* — La prescrizione semestrale od annuale, sancita dal detto articolo, è applicabile soltanto allorchè la merce fu messa in spedizione, non quando l'invio è mancato — (Cassazione di Parigi 4 agosto 1879 — Comp. dell'Ovest contro Gaultier e Sourdin) *(c.)*

8. *Avarìe — Più vettori — Responsabilità — Articolo* 103 *Cod. Commercio Francese, corrispondente all'art.* 82 *Italiano.* — Il vettore non risponde dell'avarìa riconosciuta esistente all'atto della consegna della spedizione, fattagli dal vettore suo cedente — (Cassazione di Parigi 6 agosto 1879 — Comp. dell'Est contro Hardy).

9. *Condizioni dei trasporti — Termini di resa — Tariffe.* — Le condizioni dei trasporti regolarmente approvate sono inalterabili, e s'impongono tanto alle Amministrazioni ferroviarie che al pubblico, senza che nessuno possa derogarvi; — quindi, qualunque sia il termine speciale di resa, da cui lo speditore è vincolato verso il suo committente (come avviene pei trasporti dei tabacchi), e quandanche documenti portanti un termine ridotto accompagnino la spedizione, la Ferrovia non deve, nè può avere riguardo che al suo Regolamento — Le tariffe sono legge che deve eseguirsi *alla lettera*, senza lasciar luogo ad interpretazione o discussione — Se una tariffa speciale esonera la Ferrovia da responsabilità per avarìa di viaggio, non vale allegare e provare la negligenza del vettore in corso di trasporto — (Cassazione di Parigi 6 agosto 1879 — Compagnia d'Orléans contro Dulac e Cluzel — e Compagnia d'Orléans contro Marot; nonchè 21 dicembre 1879 — Compagnia dell'Ovest contro Riguet — e 31 dicembre 1879 — Comp. du Midi contro Burnet).

10. *Destinatario — Art.* 105 *Cod. Comm. Francese, corrispondente all'* 84 *Italiano.* — Nei rapporti legali colle Ferrovie, *destinatario* è chi viene indicato tale sulla lettera di vettura; a nulla monta che questo destinatario sia soltanto un imprenditore di rispedizioni: la Ferrovia validamente gli oppone la produzione di via derivante dal ricevimento senza riserva — (Cassazione di Parigi 12 agosto 1879 — Creissac contro Messaggerie Nazionali, e Compagnia P. L. M. contro Armorin).

11. *Personale in servizio — Infortunio — Responsabilità.* — Quandanche siavi stata imprudenza della vittima, se l'infortunio fu occasionato da uno stato di cose pericoloso permamente, l'Amministrazione delle ferrovie deve risponderne — Così, se in una Stazione esiste un passaggio che il personale è obbligato a frequentare ed è spesso intercettato dai treni, la morte di un agente, per aver tentato di passare fra i vagoni, è imputabile all'Amministrazione — (Cassazione di Parigi 9 dicembre 1879 — Achard contro Comp. P. L. M.)

(b) Questo giudicato merita tutta l'attenzione degli studiosi. Dopo l'aggiunta finale fatta all'art. 124, nello stesso senso di quanto è scritto nei corrispondenti articoli 93 delle Ferrovie Meridionali e 92 delle Romane — « che qualora l'interessato creda aver diritto, in forza di legge, ad una maggiore indennità di quella, a misura prestabilita in ragione di peso, fissata in detto articolo, possa farlo valere avanti i tribunali » — la Cassazione di Firenze (17 giugno 1875, Salle contro Ferrovie Alta Italia) e la Corte d'appello di Genova (3 aprile 1876, Ferrovie Alta Italia contro Izart) dissero costituire le basi d'indennità enunciate nell'art. 124 una semplice offerta, non un obbligo pel reclamante, libero di pretendere una indennità maggiore avanti i tribunali. La Società dell'Alta Italia invece sosteneva non potere logicamente l'ultima parte dell'articolo riferirsi che a casi eccezionalissimi, e segnatamente a quelli di dolo o colpa grave; ed in tale senso opinò la Corte d'appello di Milano, giudicando il 5 luglio 1877 nella causa Possenti e Barbey contro l'Alta Italia. Ora la Cassazione di Napoli si è molto bene ingegnata per dare un senso giuridico a quei tre articoli regolamentari, tanto infelicemente redatti, ed a proposito dei quali noi continuiamo a ripetere col Divino Poeta « ..... il senso lor m'è duro », finchè si pronunci anche la Cassazione torinese, alla quale fu denunciata la sentenza di Milano.

(c) C'inchiniamo alla Cassazione di Francia, veramente maestra in giurisprudenza ferroviaria; ma, in questo caso, non siamo con lei — La prescrizione a breve termine è una necessità, nell'interesse del traffico ferroviario; nè la legge distingue fra caso e caso, anzi, co' suoi termini generalissimi, appare averli voluti comprendere tutti. Ed in vero, motivo di distinguere non sussiste, poichè il contratto di porto principia colla *consegna* al vettore, e termina soltanto colla *riconsegna* al destinatario, talchè comprende tutto quanto fra questi due atti si verifica. Se vuolsi escluder quanto avviene prima della messa in spedizione, non vi sarebbe motivo di parimenti escludere quanto avviene dopo l'arrivo, prima della rimessione al destinatario, e così, andando da una eccezione all'altra, demolire il principio.

12. *Avarìe occulte — Art.* 105 *Cod. Comm. Francese, conforme all'* 84 *Italiano.* — Il principio che il ricevimento senza riserva estingue ogni azione contro il vettore è talmente assoluto, che non ammette distinzione fra avarìa apparente od occulta, e fra ricevimento fatto in Stazione o al domicilio del destinatario — (Giurisprudenza costante — Cassazione di Parigi 4 febbraio 1880 — Compagnia P. L. M. contro Baratier, Dardelet e Labourin e Comp.)

13. *Viaggiatori — Materie esplodenti — Responsabilità.* — Essendo ignota la causa di un accidente, nè il viaggiatore, nè la Compagnia possono domandare indennità. — (Nella specie, un viaggiatore solo in un compartimento era stato colpito da una esplosione. Egli pretendeva fosse materia infiammabile dimenticata dalla Compagnia; questa, che invece il viaggiatore l'avesse recata con sè) — (Corte d'appello di Lione 12 dicembre 1879 — Rosselly contro P. L. M.

Avv. G. E. Gola.

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 aprile.

Poichè vi piace, mi proverò a darvi qualche notizia che possa interessare i lettori del *Monitore.* Dichiaro però che, a costo di tacere di qualche cosa che sia importante, anche sotto la forma di un semplice *si dice*, non vi darò che notizie sicure e fuori di contestazione.

Tra le notizie gettate là, concedetemi la parola, con un poco di leggerezza, debbo notare quella datavi dal vostro ultimo corrispondente circa il Direttore generale delle Strade ferrate nel Ministero dei lavori pubblici (*).

Son note a tutti le eminenti qualità dell'on. comm. Valsecchi, il quale può avere ad oppositori soltanto coloro che si dolgono della sua fermezza di carattere e del suo resistere ad influenze più o meno oblique.

Non era quindi assolutamente presumibile che si pensasse, per un quindici o venti giorni di convalescenza, a farlo sostituire da chi non avrebbe potuto, coi maggiori meriti del mondo, recare per così breve periodo, nella mole immensa di affari trattati dalla Direzione generale delle Strade ferrate, un'azione che non potesse riescire perturbatrice.

Adunque non si poteva pensare a sostituire, nemmeno un momento, il comm. Valsecchi, nè vi si pensò; ed egli riprenderà ben presto il servizio, poichè si trova in progredita convalescenza, ed è già parecchie volte uscito a passeggio. — Queste notizie faranno senza dubbio piacere alle moltissime persone che seguirono con vivissimo interesse lo svolgimento della grave malattia che colpì l'on. Valsecchi, non senza destare qualche preoccupazione. —

Venendo ora a parlare di ferrovie e del materiale mobile che per esse occorre, vi dirò che il comm. Eugenio Cantoni di Milano, uno dei nostri più valenti industriali, ha rivolto, coll'appoggio di quella Camera di commercio, una istanza al Ministero di agricoltura industria e commercio, affinchè siano assicurate commissioni sufficienti a costituire e mantenere appunto in Milano una Officina per la costruzione di locomotive.

Non so se tale domanda sia conforme alle prevalenti dottrine economiche applicate alle condizioni della produzione italiana. Mi astengo e mi asterrò sempre dalle disquisizioni accademiche.

Noto però che, dovendo fare in poco più di un ventennio circa 6000 chilom. di ferrovie, dovremo provvedere almeno 1000 locomotive nuove, cioè 50 all'anno; ed avverto che le locomotive delle ferrovie italiane, secondo la Relazione sull'esercizio di esse non ha guari pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici, essendo in numero di 1410, si può contare che il 4 p. 0[0 sia annualmente da rifarsi. Non dico che le locomotive possano durare soli 25 anni, ma la dote di locomotive delle linee nostre ne comprende tante in cattivo stato e vecchie già di molti anni, che non è esagerazione il ritenere che se ne debbano rinnovare all'incirca 56 all'anno. Sono dunque 106 locomotive che ci vogliono annualmente, e questo numero è abbastanza considerevole perchè si debba studiare se si possa provvedere, cogli Stabilimenti nazionali, a tutto quanto in questa materia può farsi dalla nostra industria.

Prevalendo questo concetto, resterà a risolvere la questione se meglio converrà provvedere all'impianto di uno Stabilimento unico (ciò che in linea tecnica sarebbe naturalmente da preferirsi), o seppure, per considerazioni di ordine più elevato, sarà ritenuto opportuno di stabilire, in due o tre punti del paese nostro, Stabilimenti che possano provvedere a siffatti bisogni. Lasciando a cui spetta il decidere, mi limito a far voti affinchè si addivenga presto a qualche cosa di concreto. —

In questa mia prima corrispondenza, debbo farmi eco di un reclamo sporto al Ministero di agricoltura, industria e commercio dalla ditta Carlo Scaniglio (esercente la Fonderia nazionale di antimonio presso Siena) contro il sistema di taluna delle Amministrazioni ferroviarie di conglobare, nelle aste pubbliche, molti prodotti diversissimi tra loro in un medesimo lotto. Questo sistema le molte volte riesce di danno alla industria nazionale, la quale naturalmente non può sempre assumersi l'impegno di provvedere generi diversi dalle sue produzioni. Infatti, in un recente appalto, nel quale trovavansi riunite in un solo lotto provviste di regoli d'antimonio, di zinco, di piombo, di olio, ecc., rimase per il regolo d'antimonio libera gara fra i soli produttori esteri.

Parmi che a tale inconveniente sia facile porre rimedio, e ritengo che basti l'averlo accennato perchè vi sia posto riparo. —

Sabbato sera, col treno delle 10.40, è partito da Roma, per la volta di Bologna, l'on. Ministro dei lavori pubblici, e da Bologna si è recato a Milano per assistere, come voi pure avete annunciato, ad un'adunanza della Società d'incoraggiamento e ad altre presso il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Siccome questo Consiglio ha già concretate le modificazioni ch'esso ritiene doversi introdurre nel regolamento 6 marzo 1879 sulle attribuzioni, respon-

(*) Per amore di verità e d'imparzialità, dobbiamo avvertire il nuovo nostro corrispondente che la notizia a cui egli accenna, era stata da noi completata sulla fede di una particolare informazione della *Nazione*. Del resto, fu sempre nostra principal cura di non dar notizie se non ben appurato, benchè talora si possa imprevedutamente cadere in qualche inesattezza.

(La Red.)

sabilità e rispettivi rapporti del Consiglio stesso e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti, così l'on. Ministro potrà, nel suo breve soggiorno a Milano, definire questa importante questione, dalla quale, come è ben noto, dipende oramai l'andamento regolare del servizio sulla principale delle nostre reti ferroviarie. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella settimana dal 29 marzo al 3 aprile corr., ha approvato i seguenti progetti:

a) Rafforzamento di alcuni ponti metallici sulla linea Pisa-Spezia;

b) Sistemazione degli scoli mediante costruzione di fossi di guardia e rivestimento in muratura delle cunette laterali, tra le Stazioni di Altavilla e Cammarata, della ferrovia Palermo-Porto Empedocle;

c) Costruzione del tronco Lascari-Fiume Torto, della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

d) Stabilimento di una fermata allo Zucco, lungo la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani;

e) Difesa del ponte sul torrente Macra, lungo la ferrovia Savigliano-Saluzzo (Strade ferrate dell'Alta Italia);

f) Costruzione del tronco tra Poggiuolo del Bue e Mandriolo, della strada provinciale di prima serie detta delle Radici, in provincia di Reggio d'Emilia.

g) Costruzione del tronco di sbocco da Bosa al mare, della strada nazionale Bosa-Orosei, in provincia di Cagliari;

h) Sistemazione di un tronco dal fosso Malconica presso Barete al tratto costrutto presso Marano, della strada provinciale di 1ª serie Aquila-Ascoli, in provincia di Aquila;

i) Costruzione degli accessi al ponte Montagnareale, della strada provinciale Messina-Palermo, in provincia di Messina;

l) Sistemazione di un tratto di argine a sinistra di Po dalla Regona alla chiavica Ronchi, in territorio di Caselle Landi, provincia di Milano;

m) Sistemazione di un tratto d'argine a destra di Po, dalla chiavica delle Piacentine alle campagne d'Olza in Comune di Monticelli d'Ongina, provincia di Piacenza;

n) Riparazioni e difese da eseguirsi al pennello o sperone detto del Caroman alla imboccatura del porto di Chioggia;

o) Impianto di un fanale di segnalamento alla secca Cavallara presso Posilipo nel golfo di Napoli.

Il prelodato Consiglio ha inoltre approvato:

p) Le perizie di maggiori spese pel compimento del tronco Picerno-Potenza delle ferrovie Calabro-Sicule, per un complesso di lavori dello importo di L. 2,035,360.77;

q) La transazione proposta dal collaudatore dei lavori eseguiti dalla Impresa Ciampi-Luzzati per la costruzione del quinto tronco della ferrovia Pontebbana da Resiutta a Chiusaforte (Strade ferrate dell'Alta Italia);

r) Il collaudo finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Pelli-Gianoli nel tronco Ferrandina-Grassano (Ferrovie Calabro-Sicule);

s) Il collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Tarantino-Lucana per la costruzione del tronco Torremare-Pisticci (Ferrovie Calabro-Sicule);

t) Transazione coll'Impresa Rebecchi sul collaudo dei lavori eseguiti per l'inghiaiamento ed armamento del 2° tronco della diramazione di Cosenza (Ferrovie Calabro-Sicule). DELTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Giovedì scorso, l'on. Morandini ha ricevuto il già annunciato Decreto Reale, che lo sollevava dalle funzioni di Presidente del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. Nello stesso giorno egli prese commiato dal Consiglio, cedendo l'ufficio al vice-presidente comm. Blumenthal; ed alla sera, partendo da Milano, venne alla Stazione ossequiato da alcuni funzionarii della detta Amministrazione, che vollero attestargli i propri sentimenti di stima.

In quanto alla nomina del nuovo Presidente del Consiglio, nessuna comunicazione ufficiale venne fatta finora. Tutto però c'induce a credere probabile che a quella carica sia designato il suddetto vice-presidente comm. Blumenthal.

Lunedì mattina giungeva in Milano, com'era stato preannunciato, il Ministro dei lavori pubblici on. Baccarini; il quale ebbe nel pomeriggio una lunga conferenza coi membri del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, raccolti all'uopo per uno scambio d'idee sulle molteplici questioni riguardanti l'andamento di quell'Amministrazione.

L'on. ministro Baccarini assistette pure all'annunciata riunione presso la Società d'incoraggiamento per le arti e mestieri in Milano, allo scopo di discutere circa le esperienze idrauliche da eseguirsi in seguito al lascito quinquennale dell'ing. Marzorati.

Il Ministro fu accolto dagl'intervenuti con particolare distinzione; e dopo viva discussione, su proposta del senatore Prinetti, venne accettato il quesito Tatti-Gallizia, limitandosi per ora, in causa dei ristretti mezzi, le esperienze al Ticino, per trovarne la portata nei diversi stati d'acqua.

L'ing. Gallizia venne invitato a presentare, in una prossima seduta, le norme per procedere alle dette esperienze

Il Ministro è poi ripartito ieri sera per Firenze e Roma.

Nella scorsa settimana si tenne in Roma, presso il Ministero dei lavori pubblici, una conferenza tra gli onorevoli Ministri Baccarini, Magliani e Depretis coi signori baroni Rothschild, allo scopo di definire le pendenze che ancora rimangono in conseguenza della Convenzione di Basilea.

Ad assistere alla detta conferenza si recarono da Milano il comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed il comm. Vitali, presidente della Commissione governativa liquidatrice per le Ferrovie medesime; e poscia vennero pure chiamati a Roma il comm

Bussi, perito per la constatazione del materiale mobile, mobiliare ed attrezzi, ed il cav. Sorba, perito per la constatazione delle scorte.

Per quanto ci consta, le disposizioni manifestate dall'una e dall'altra parte furono favorevoli ad un componimento, per cui si può sperare in una transazione sulle questioni ancora insolute.

Come abbiamo annunziato, l'appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco della linea Novara-Pino fra i Rivi Valgrande e Dirinella venne, in seguito ai pubblici incanti all'uopo tenutisi presso la Prefettura di Como, aggiudicato all'ingegnere Bellani Paolo di Milano.

Sappiamo ora avere il Ministero determinato che, anche in pendenza degli atti d'approvazione del contratto, sia posta mano senza ritardo all'incominciamento dei relativi lavori.

Il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 3 corr., ha poi approvato il progetto pei lavori del 2° tronco della detta linea Novara-Pino, compreso fra il Rio Valgrande e l'imbocco della galleria di Maccagno inferiore, della lunghezza di metri 4000 e del costo complessivo di lire 2,079,600; ed ha disposto pel sollecito appalto dei lavori stessi.

Sappiamo essere in corso gli studii per l'attivazione di nuovi viaggi circolari fra le Strade Ferrate italiane e quelle della Südbahn e Rodolfiana (via Pontebba).

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il progetto pei lavori di ampliamento e riordino della Stazione di Casale.

La relativa spesa è calcolata in L. 149,800.

Ci consta che negli scorsi giorni venne firmata una Convenzione suppletoria fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, rappresentata dal Direttore dell' esercizio comm. Massa, ed il Municipio di Savigliano, rappresentato dall'ing. cav. Dogliotti, consigliere comunale. Con tale Convenzione viene modificata quella del 16 dicembre 1879 per la cessione in locazione al Municipio suddetto degli edificii già componenti le Officine ferroviarie presso la Stazione di Savigliano, in quanto alla durata della locazione medesima, che da 50 anni viene ridotta a soli anni 30; e ciò in dipendenza dalle vigenti disposizioni di legge.

Questa Convenzione suppletoria ottenne già la ratifica del Consiglio comunale di Savigliano e l'accettazione da parte della Ditta Rolin e Comp., a cui il Municipio ha ceduto, com'è noto, l'uso delle dette Officine pel periodo suaccennato.

Ed ora sappiamo che lo stesso sig. Rolin sta costituendo una Società, sotto il titolo di *Società anonima delle Officine di Savigliano*, con un capitale non minore di un milione, in azioni da L. 500 ciascuna. Frattanto, sino dal 1°. corr. ha dato principio ai lavori di riattivazione dei locali, lavori che saranno compiuti in poche settimane, per poter quindi dar tosto mano alle costruzioni di materiale ferroviario, già assunte a termini dei relativi Capitolati.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato l'applicazione dell'apparecchio *parascintille* a 132 locomotive dei depositi di Verona e Bologna. Di tale apparecchio erano finora munite sole 45 locomotive dei depositi del Veneto, imperocchè soltanto in questi depositi si usava di preferenza la lignite come combustibile. Ora però che l'uso di questa si va man mano applicando anche ai depositi di Verona e Bologna, si è creduto conveniente di estendere l'applicazione del detto apparecchio anche ad altre locomotive.

L'Amministrazione medesima ha pure autorizzato le pratiche necessarie per prorogare di altri cinque anni il contratto fra essa ed il Genio militare austriaco per l'accesso dei piroscafi, che fanno servizio sul lago di Garda, nel Canale militare di Riva;

Ha approvato i conti preventivi della spesa pel rinsanimento della massicciata da eseguirsi nel 1880 in corrispondenza ai rifacimenti di binario;

Ha autorizzato l'esperimento della gara per l'affitto dei boschi, di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria, a Monte Marenzo fra Cisano e Calolzio;

Ha approvato i Capitolati per la fornitura di assi montati e di molle per vetture e carri;

Ha poi aggiornato ogni decisione sugli studii di un nuovo sistema d'illuminazione elettrica nelle officine ferroviarie, fino a che si conosca il risultato degli esperimenti, che si stanno facendo all'estero.

Ci scrivono da Licata (Sicilia) che i lavori ferroviarii sul tronco della linea Caltanissetta-Licata, compreso fra Favarotta e quest'ultima città, quantunque, dopo la recente Convenzione intervenuta fra il Governo e l'Impresa, abbiano ripreso un andamento regolare e vi sia stato applicato un conveniente numero di operaj, tuttavia non furono spinti con quell'energia che sarebbe stata necessaria, affinchè l'Impresa potesse mantenere i patti stabiliti nella detta Convenzione per l'apertura all'esercizio di quel tronco di ferrovia; la quale apertura avrebbe dovuto verificarsi al 1° luglio prossimo, con trasbordo alla galleria detta Fucile, e senza trasbordo alla fine del corrente anno.

A giudizio di chi ci scrive, la prima delle dette epoche sarà quindi protratta di oltre tre mesi, e la seconda di sei.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Scrivono da Roma alla *Nazione* che la Commissione d'inchiesta sull'esercizio ferroviario ha indirizzato al Ministero dei lavori pubblici una serie di domande, d'ordine tecnico, sugli orarii, sulle tariffe, sul movimento dei treni, sul numero dei vagoni per merci, ecc.

L'on. Baccarini, per mezzo della Direzione delle Strade ferrate dipendente dal suo dicastero, ha fatto compilare una risposta a stampa a tutte le questioni propostegli, la quale sarà fra breve resa di pubblica ragione.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Nella seduta del 1° corr. al Consiglio provinciale di Milano, il consigliere *Giuseppe Bianchi* lesse la relazione contenente la proposta di approvazione della Convenzione, concordata colla Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia, per il nuovo passaggio a livello, derivante dalla sistemazione dell'ultimo tronco della strada provinciale piacentina.

Il Consiglio approvò la proposta della Deputazione, coll'aggiunta indicata dal cons. *Villa*, con cui viene fatto invito alla Deputazione stessa perchè abbia ad accordarsi colla Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ed accettare quanto fu stabilito nel progetto tecnico annesso alla prima Convenzione, e firmata dall'ing. Bermani.

Ferrovia Saronno-Varese-Laveno. — Nella stessa seduta del Consiglio piovinciale venne data lettura della relazione della Giunta sulla domanda di sussidio, presentata dal cav. Vaucamps pel prolungamento della ferrovia da Saronno fino a Varese e Laveno; relazione con cui la Deputazione provinciale proponeva la somma di lire 75,000.

Presero la porola in argomento i consiglieri *Rognoni*, *Canzi* e *Mussi*, chiedendo che il sussidio venisse gortato a L. 125 mila. Il Consiglio, dopo lunga discussione, deliberò il sussidio nella somma di L. 100,000. da pagarsi sotto le condizioni contenute nella relazione suddetta.

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — Nella medesima seduta del Consiglio provinciale venne in discussione la relazione e proposta di compartecipazione nel sussidio stabilito dalla legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie, per la linea Ponte San Pietro-Seregno.

Il Prefetto annunziò di avere, seduta stante, ricevuto un telegramma dalla Deputazione provinciale di Bergamo, che contiene un sunto della deliberazione presa ieri da quel Consiglio provinciale, in merito alla costruzione della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno.

Sulla relazione della Deputazione provinciale, che proporrebbe di non concorrere per alcuna somma alla succitata costruzione, sorse viva discussione, alla quale presero parte i consiglieri Gorla, Giuseppe Bianchi, Borgomanero, Robecchi e Mussi.

Quest'ultimo, stante anche l'ambiguità del telegramma suddetto, il quale risultava in alcuni punti alquanto oscuro, propose la sospensiva di ogni deliberazione; ciò che viene accettato dal Consiglio.

Ferrovie per la provincia di Novara. — Il 30 marzo p. p. il Consiglio provinciale di Novara era convocato in seduta straordinaria per deliberare sopra importanti oggetti relativi a ferrovie, ponti e strade ordinarie.

Presiedeva l'on. Quintino Sella, il quale aprì la seduta dando il benvenuto al nuovo prefetto senatore Pissavini con appropriate parole.

Ringraziò tosto il Pissavini delle lusinghiere espressioni direttegli dall'on. Sella, dichiarando il fermo suo proposito di dedicarsi con imparzialità al benessere della provincia.

Si comunicarono poi le istanze fatte dalla Deputazione al Ministero per persuaderlo ad adottare la linea lacuale Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino per il raccordo colla ferrovia del Gottardo.

Si accettò il concorso della Provincia, colla rivalsa di un terzo dai Comuni interessati, per la costruzione della ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia, nel 25 0[0 della quota di spesa assegnata alle Provincie interessate; e per quella Casale-Chivasso nel 19 0[0. Si associò il Conisglio al voto di quello d'Alessandria per la costruzione della ferrovia sussidiaria a quella dei Giovi, la quale passasse per le valli della Stura e dell'Orba.

Si deliberò infine di adottare provvedimenti, onde il ponte a costruirsi sul Ticino a Sesto-Calende, per uso della ferrovia Novara-Pino, potesse servire anche per il carreggio ordinario; ed in appoggio d'un elaborato parere dell'avvocato senatore Vegezzi, si autorizzò la Deputazione a sostenere, in unione alle Provincie di Milano e Como, il diritto ad avere un passaggio pel carreggio ordinario, mediante, occorrendo, anche un piccolo concorso nella spesa relativa.

Ferrovia Genova-Ovada-Asti-Chivasso. — Scrivono da Alessandria alla *Gazzetta del Popolo* di Torino:

L'adunanza tenuta qui il 3 cort. per una ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Nizza Monferrato-Asti-Chivasso, riuscì convenientemente animata e proficua, essendo intervenuto il Comitato promotore della linea fra Genova ed Alessandria per le valli di Stura ed Orba, quale succursale a quella dei Giovi; il quale Comitato insistette sulla circostanza, che anzitutto è necessario unire tutti sforzi per ottenere dal Governo la scelta di detta linea, senza di che dovranno perdere ogni speranza i promotori della ferrovia Ovada-Chivasso. Ed un ordine del giorno in tal senso, proposto dal conte Tornielli Celestino, votò appunto l'assemblea ad unanimità, mandando intanto, seduta stante, un telegramma di ringraziamento ai deputati Sanguinetti ed Ercole, per la parte sostenuta in favore della succursale stessa, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Si procedette poscia alla nomina del Comitato speciale incaricato di promuovere quest'ultima ferrovia, fra Ovada cioè e Chivasso, e ne fu acclamato presidente il senatore Saracco, nominandosi a suoi memèri il prelodato conte Tornielli, gli avvocati Campi e prof. Porta, gli avvocati Bonelli, Bocca e Savina, e il cav. Salussoglia.

Alessandria, com'era ben nstuaale, rappresentata all'adunanza dell'ing. Leale, non concorse per nulla nella nomina di tal Comitato, che patrocina interessi contrarii ai suoi; ritirandosi il suo rappresentante al momento della votazione.

Ferrovie Sarde — Il 30 marzo p. p. si tenne in Roma l'assemblea generale degli azionisti, la quale ha preso le seguenti deliberazioni:

1° Approvò il bilancio consuntivo del 1879.

2° Approvò il bilancio preventivo del 1880.

3° Deliberò che, sull'utile disponibile di L. 904,001.52, si assegni il 5 per cento al fondo di riserva, e si distribuisca il 5 per cento, ossia L. 12 50 in oro, a ciascuna delle 60,000 Azioni di preferenza, sotto deduzione dell'importo delle tasse di ricchezza mobile e di circolazione, e contro rilascio delle cedole N. 12 e 13 relative ai due semestri del 1879.

4° Riservando impregiudicata la questione : se le Azioni di preferenza abbiamo diritto di conseguire il 5 per cento loro spettante libero, oppure no, dalle tasse di ricchezza mobile e di circolazione, e salvi gli effetti della risoluzione di tale questione ; deliberò che sia assegnata e riservata alle 40,000 Azioni comuni la ritenuta fatta dal Governo a tutto dicembre 1879 sulla garanzia di prodotto netto dovuta per le linee del 1° periodo, da essere tale ritenuta effettivamente pagata ai portatori delle Azioni comuni, quando e nella misura che verrà restituita dal Governo alla Compagnia.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Il *Fanfulla* dice che una Società mista di francesi e italiani ha proposto al Ministro dei lavori pubblici di costruire in otto o dieci anni la linea Eboli-Reggio, se le fosse dato l'appalto per concessione privata. L'onorevole Baccarini e l'on. Depretis sono contrarii, a quanto dicesi; ed in ogni modo, non possono dare una risposta definitiva, se non sieno prima compiuti tutti gli stadii di dettaglio sulla linea suddetta, ai quali non sarà forse sufficiente nemmeno un anno.

Tramway Aquila-Teramo-Ascoli. — Scrivono al *Diritto* che la Società Della Beffa, di Milano, — la quale ha già ottenuto la concessione di parecchie linee delle provincie di Pavia o d'Alessandria — ha aperto le tratta-

tive colla Provincia di Aquila per la attuazione e l'esercizio di *tramways* a vapore, lungo la via nazionale Aquila-Teramo, con proseguimento ad Ascoli.

Dietro invito di quella di Aquila, hanno assentito di entrare con essa in Consorzio, per l'attuazione dell'impresa in parola, anche le Provincie di Teramo e di Ascoli. Se non che quest'ultima pone a condizione del suo assenso, che la ferrata ordinaria Aquila-Terni si svolga pel passo di Pellescritte: cosa che non sarà difficile ottenere dal Governo, il quale non vorrà certo opporsi ai voti ed alle giuste aspirazioni dei Comuni e delle Provincie, che resterebbero tagliati fuori qualora la ferrata dianzi ricordata si svolgesse pel passo di Rocca di Corno.

D'altro canto, che la ferrata Aquila-Terni si svolga pel passo di Pellescritte o per quello di Rocca di Corno, i criterii generali, cui s'informava l'ultima legge ferroviaria, non variano; mentre il tracciato di Pellescritte assai meglio risponde ai bisogni di molti Comuni di tre diverse provincie, e rende più facile l'attuazione della guido via Aquila-Teramo-Ascoli; la quale potrebbe distaccarsi dalla ferrata Aquila-Terni nei pressi di Montereale, e riuscire perciò di assai più breve sviluppo.

Che se poi la guido via Ascoli-Teramo-Montereale si consideri in relazione alla trasversale Corese-Rieti, la cui costruzione è ora caldamente patrocinata, si comprenderà di leggieri quanto si avvantaggierebbe il commercio delle provincie di Teramo e di Ascoli, e quanto utile ne deriverebbe alla vita economica della Capitale.

Tramways di Roma. — La *Libertà* del 3 scrive:

La seconda festa di Pasqua, i signori Perfetti e Mezzetti inaugurarono la loro ferrovia da San Paolo alle Tre Fontane, destinata al trasporto della pozzolana dalle cave alla sponda del Tevere. È un bel lavoro, che fa fede del coraggio di chi lo ha compiuto a tutte propie spese.

Colezione, musica, partenza del treno col primo carico di pozzolana, tutto riuscì benissimo, mercè la cortesia dei signori Perfetti e Mezzetti e di un tempo splendido, proprio di primavera. Fra gli invitati, moltissime signore.

— Finalmente (dice l'*Opinione*) è stato firmato dal Sindaco e dal signor Francesco Marini il contratto per la costruzione e l'esercizio della nuova linea di *tramways*, che percorrerà tutta la via Nazionale, dal largo di S. Romualdo alla piazza di Termini.

Speriamo che non passerà altrettanto tempo tra la firma del contratto ed il cominciamento dei lavori. Del resto, conoscendo l'operosità del signor Marini, siamo sicuri che, per quanto dipenderà da lui, i lavori saranno spinti con la massima sollecitudine.

Tramway Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò. — Sulle ridenti ed amene colline della Brianza, un treno speciale portava, il 29 marzo, da Monza a Barzanò, una cinquantina di invitati all'inaugurazione del nuovo *tramway* Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò. Il direttore dei lavori ed il Consiglio d'amministrazione fecero gli onori di casa; erano rappresentate largamente le Autorità cittadine e governative, la stampa, l'Impresa e gli industriali, che fornirono vagoni e materiali tutti di fabbrica nazionale.

Il viaggio è stato felicissimo; ed a tutti gl'invitati recavano meraviglia le curve e le pendenze della linea, tanto felicemente superate. Nel giungere a Monticello, all'albergo della *Bella Venezia* era apparecchiata una squisita colazione.

Allo champagne, il presidente del Consiglio d'amministrazione, conte Greppi, prese per primo la parola, ringraziando con molta cortesia gli intervenuti e la stampa dell'appoggio accordato all'impresa ch'ei presiedeva, e brindò alla salute del Re.

Il cav. Gamba, rappresentante il Prefetto di Milano, espresse voti sinceri di fortuna pel nuovo *tramway*.

Il sottoprefetto di Lecco, cav. Valetti, si congratulò dell'impresa felicemente riuscita.

Il sindaco di Monticello, onor. signor Crescini, fece voti ardenti, perchè si congiunga Barzanò a Como e Lecco, dichiarandosi contrario al progetto lacuale della Deputazione provinciale di Como. Pregò le Autorità presenti di tenere a calcolo il suo voto, che è il voto di tutti quei terrazzani.

L'ing. cav. Radice, direttore del *tramway* Milano-Vaprio, fece un brindisi speciale all'ing. Guido Del Mayno, che redigette il progetto e diresse i lavori della nuova linea, congratulandosi con lui per le gravi difficoltà tecniche superate, che saranno di norma ad altri *tramways* con forti pendenze.

Il rappresentante il *tramway* Milano-Saronno, nobile Marco Greppi, si associò alle parole del cav. Radice.

L'ing. Del Mayno, commosso, ringraziò vivamente i colleghi e gli invitati delle cortesi parole a lui rivolte.

Anche l'ingegnere provinciale Giuseppe Bianchi fece giustizia alla riuscita dell'ardito tentativo di questo *tramway*, dimostrando quanto pratici ne sieno i beneficii, e come colle difficoltà ora superate cadano i dubbii ed i sospetti dei pessimisti. Disse che nella provincia di Milano vi sono 170 chil. di *tramway* in esercizio, 130 conceduti, e per 100 si chiese la concessione.

Dimostrò come si potrebbero risparmiare molti milioni, se per alcune linee, invece delle ferrovie, si adottassero i *tramways*.

Tutti i brindisi vennero calorosamente applauditi. Lasciate quindi le mense, la comitiva riprese il treno delle ore 12 45, e s'avviò alla Stazione di Barzanò. Il paese era ivi imbandierato, la popolazione in festa, come nelle altre Stazioni.

Dopo breve sosta in casa dei gentilissimi signori Galliani e Chiesa, alle 3.25 si riprese il treno per Monza, ove si giunse, accompagnati però da un violento acquazzone.

Il successo dell'inaugurato *tramway* è immancabile: in alcuni giorni non vi saranno vagoni sufficienti per trasportare tutti i viaggiatori; chè, appena le verdeggianti e deliziose colline brianzole sontiranno l'influsso della primavera, non vi sarà un buon ambrosiano che non voglia accorrere a visitare quegli ameni paesi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella seduta del 1° corr. del Consiglio comunale di Milano, venne portata in discussione la relazione della Giunta sul concorso del Comune nella spesa per la costruzione della ferrovia del Gottardo, deliberato nella seduta del 29 maggio 1870. La relazione conchiudeva coll'accordare 1,580,000 lire pel detto concorso; e dopo lunga discussione, venne adottato all'unanimità il seguente ordine del giorno, accettato dalla Giunta e concordato fra i consiglieri Annoni, Fano, Robecchi, Villa Pernice e Corbetta:

« Vista la deliberazione del Consiglio comunale di questa città del giorno 29 maggio 1870, e la conforme deliberazione del Consiglio comunale del cessato Comune dei Corpi Santi, ora aggregato a questa stessa città, del giugno stesso anno;

« Ritenuto che, per l'incompleta esecuzione della Convenzione di Berna 15 ottobre 1869, i due Comuni riuniti sono svincolati dall'integrale adempimento dell'impegno assunto colle deliberazioni summenzionate;

« Considerando però che per il trattato colla Svizzera, approvato colla legge del 20 luglio 1879, riesce assicurato l'eseguimento della linea Bellinzona-Lugano-Chiasso col traforo del Monte Ceneri;

« Considerando la grandissima importanza che, principalmente allo stato attuale delle cose, ha, anche nell'interesse del Comune di Milano, il raccordo occidentale col valico del Gottardo, per Ternate-Val Cuvia-Luino;

« Il Consiglio comunale

« *Delibera:*

« È accordato dal Comune di Milano il sussidio d'un milione e cinquecento ottantamila lire a favore della ferrovia pel valico del S. Gottardo, *a condizione* che il tracciato per il raccordo occidentale sia quello di Ternate-Val Cuvia-Luino, fissando a Ternate il punto di raccordo della linea Gallarate e colla Novara-Pino; e che la linea Gallarate se si costruisca in modo adatto al traffico sul tipo delle linee di prima categoria.

« Tale sussidio verrà, al caso, corrisposto in venti rate

annuali, da pagarsi a cominciare dall'anno 1881, senza decorrenza d'interessi, imputando nel medesimo la somma di lire 8,888.88, prima d'ora pagata dal cessato Comune dei Corpi Santi, a scarico del sussidio dal medesimo deliberato.

« Il Consiglio comunale raccomanda poi vivamente alla Giunta municipale d'interporre i suoi ufficii presso il Governo, a che siano migliorate le tariffe della linea del Ceneri ».

— Scrivono alla *Gazz. Ticin.* da Giornico, 31 marzo:

La ripresa dei lavori ferroviarii è incominciata su tutta la linea, da Biasca ad Airolo, e già formicolano gli operaj lungo tutto il percorso. L'intensità del gelo del passato inverno ha forzatamente ritardato tutte le fondazioni delle arginature, dei ripari, delle scogliere e gli scavamenti di deviazione delle acque; per cui tutti questi lavori sono ora spinti con inenarrabile attività onde trarre profitto del tempo propizio che corre. Il magnifico ponte sul Brenno potè essere ultimato, e non aspetta che l'esercizio. Quello di Giornico invece, benchè a sicurezza di lavoro, è però di molto in ritardo, e richiederà ancora parecchi mesi di tempo per la sua ultimazione. Le quattro grandi gallerie a spirale di Biaschina e di Monte Piottino sono sopra ottima via di avanzamento, e il progresso giornaliero dà la sicurezza del loro compimento entro 18 mesi, malgrado le difficoltà, d'ogni sorta, che devonsi coraggiosamente superare, mercè l'opera indefessa ed intelligente del personale tecnico che ne ha la direzione; e noi abbiamo constatato con sincera ammirazione la particolare devozione di detto personale, che lotta e vince contro le dure prove degli elementi avversi

Le tante altre gallerie di minore importanza che, s'incontrano nel tracciato, fanno rapidi progressi verso il loro fine, e nel corso dell'anno tutte s'inchineranno alla potenza della volontà umana. Gli argini e le trincee, i rivestimenti e tutto quanto si riferisce a movimenti di terra, sono avviati di bene in meglio, e il progresso settimanale segna periodicamente un acquisto quasi insperato dal lato dell'ultimazione.

Col mese entrante si inizieranno i lavori preliminari per l'erezione dei fabbricati delle Stazioni, delle case cantoniere e dei magazzeni delle merci; il tutto modellato con buon gusto, congiuntamente all'economia ed all'utilizzazione dei singoli locali, evitando accuratamente gli errori colossali commessi altrove. Chi fa impara: il passato ammaestra.

Ferrovie della Serbia. — Da una corrispondenza da Vienna, 25 marzo, alla *Perseveranza*, togliamo le seguenti cifre, che si asseriscono precise, sulle spese che i due Governi ungherese e serbo si addossarono colla Convenzione ferroviaria già annunciata nel *Monitore* del 24 marzo u. s.:

1. Per il Governo ungherese:

Costruzione della linea Budapest-Semlino, 340 chilometri	Fior.	34,000,000
Viadotto tra Semlino e la Sava	»	3,000,000
Metà delle spese del ponte sulla Sava	»	1,000,000
Totale	Fior.	38,000,000

2. Per il Governo serbo:

Costruz. della linea Belgrado-Nissa chil.	315		
Nissa-Bellowa	» 30		
Nissa verso Salonicco	» 40		
	385	»	38,000,000
Metà delle spese del ponte sulla Sava		»	1,000,000
Totale		Fior.	39,500,000

Come vedete, le spese assunte sono presso a poco eguali; solamente per la Serbia, considerando che il bilancio attuale di questo Principato non si eleva che alla modesta somma di 20 milioni di franchi, e che il suo debito fluttuante già raggiunge la cifra di 30 milioni di franchi, l'operazione finanziaria per eseguire i lavori assunti non sarà senza gravi difficoltà.

Quanto al Governo ungherese, esso, desideroso di soddisfare al più presto possibile i bisogni della popolazione cui dovrà recare benefizio il tragitto ferroviario Budapest-Semlino, è sin da oggi disposto ad accogliere le offerte degli intraprenditori dei lavori da eseguirsi. Queste offerte debbono essere dirette al Ministero dei lavori pubblici e delle comunicazioni a Budapest.

Ferrovia trans-sahariana. — Rileviamo dai giornali francesi che la carovana militare che deve scortare la Commissione per lo studio della ferrovia trans-sahariana, di cui abbiamo più volte parlato, è partita nella scorsa settimana da Onargla all'estremo sud dell'Algeria. La carovana è sotto gli ordini del colonnello Flatters e degli ingegneri militari Roche e Beringer. L'accompagnano 84 indigeni, scelti fra le tribù più tranquille. I viveri sono portati da 250 cammelli, e sono calcolati per 3 mesi.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 febbraio scorso (*Gazz Ufficiale* del 1°. corr.), la *Compagnia franco-piemontese*, sedente in Torino, è autorizzata a trasformarsi in Società anonima per azioni, col titolo di *Società anonima pinerolese pel gas-luce*, a trasferire la sua sede da Torino a Pinerolo, ed a ridurre il suo capitale da L. 300,000, diviso in 3000 azioni da L. 100 ciascuna, a L. 230,000, diviso in 2300 azioni dello stesso valore; colla durata di 50 anni, decorrendi dalla data del presente decreto, e col nuovo statuto approvato.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 3), la Società anonima per azioni nominative sedente in Napoli, col titolo di *Banca di credito operaio in sezione Mercato*, allo scopo di procurare il credito agli operaj, ai piccoli industriali e commercianti, col capitale nominale di L. 50,000, diviso in 50 azioni da L. 1000 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Nuova miniera di lignite. — Leggesi nel *Popolo Romano* del 5, che in questi giorni furono incominciati i lavori preparatorii per la nuova miniera di lignite nel territorio di Spoleto (villa di Morgnano), della quale il signor Giuseppe Federico Donati di Pissignano aveva osservato gli affiocamenti ed ottenuti i permessi dal Governo per i lavori di ricerca.

Ora, sotto la direzione del cav. prof. Giovanni Moro, e nell'interesse di una Società di Cesena, si scopersero due banchi straordinarii per spessore e per estensione.

La natura del combustibile, già esperimentata in diversi Stabilimenti, assicura lo spaccio della produzione; e noi speriamo che ciò possa essere causa dello sviluppo di nuove ed interessanti industrie per l'Italia.

Lavori di fortificazione in Piacenza. — La *Gazz. Uff.* del 30 marzo p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 22 febb. scorso, con cui è approvato il Capitolato per lavori di conto del Genio militare, da eseguirsi nel territorio della Direzione di Piacenza, sostituita alla soppressa Direzione di Mantova, con giurisdizione sui circondarii di Piacenza, Fiorenzuola, Bobbio, Tortona, Voghera, Novi, Pavia, Lomellina, Lodi, Crema, Parma, Borgotaro, Borgo San Donnino, Cremona e Casalmaggiore.

Gli appalti pei lavori del Genio militare nel detto territorio, avranno luogo in base ad estimativi e tariffe delle opere e provviste da eseguirsi, e le relative Imprese saranno tenute all'osservanza delle condizioni generali e particolari del Capitolato medesimo.

È fatta però facoltà al Ministro della guerra, ove speciali circostanze lo esigano, di provvedere per l'esecuzione di determinate opere, in base ai relativi progetti estimativi e tariffe, con le rispettive condizioni generali e particolari, senza punto riferirsi al Capitolato predetto.

Ai lavori del Genio da eseguirsi nelle piazze che, per effetto della nuova circoscrizione militare hanno, cambiato di Direzione, continueranno, fino a nuovo ordine, ad essere

applicabili i Capitolati delle Direzioni del Genio, a cui prima della nuova circonscrizione esse piazze appartenevano.

Ispettori del Genio civile. — Con decreto ministeriale del 31 marzo p. p. sono stati designati i sottoindicati Ispettori del Genio civile, che devono assumere per l'anno 1880 l'ispezione dei Circoli, secondo la circoscrizione stabilita da altro decreto ministeriale di pari data:

Imperatori comm. Gioacchino, per le provincie di Alessandria, Cuneo, Genova (esclusi i lavori marittimi), Novara, Porto Maurizio e Torino — dal 15 luglio al 30 agosto.

Correnti comm. Annibale, per le provincie di Bergamo, Brescia, Como, Milano (escluse le arginature del Po ed influenti), Pavia e Sondrio — dal 15 luglio al 30 agosto.

Natalini cav. Pompeo, per le provincie di Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Reggio Emilia, Mantova (a destra del Po) e Piacenza — dal 15 settembre al 30 ottobre.

Spadon cav. Ottavio, per le provincie di Belluno, Treviso, Udine, Venezia e Vicenza — dal 15 maggio al 30 giugno.

Rappaccioli comm. Sante, per le provincie di Mantova (a sinistra del Po), Padova, Rovigo, Verona, Cremona e Milano (per le sole arginature del Po ed influenti) — dal 1 settembre al 30 ottobre.

Schioppo cav. Vincenzo, per le provincie di Aquila, Ascoli, Chieti, Perugia, Teramo e Macerata — dal 1 agosto al 15 settembre.

Ponzo comm. Carlo, per le provincie di Cagliari, Livorno, Lucca, Massa-Carrara, Pisa e Sassari — in maggio per Cagliari e Sassari, e dal 10 al 30 settembre per le altre provincie.

Betocchi comm. Alessandro, per le provincie di Ancona, Arezzo, Firenze, Forlì, Pesaro e Ravenna — dal 1 agosto al 15 settembre.

Poggi cav. Francesco, per le provincie di Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Foggia e Lecce — dal 1 ottobre al 15 novembre.

Borgnini cav. Giovanni, per le provincie di Catanzaro, Cosenza, Potenza, Reggio Calabria e Salerno — dal 15 maggio al 30 giugno.

Brizio cav. Giuseppe, per le provincie di Catania, Caltanissetta, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani — dal 15 aprile al 30 maggio.

Brauzzi comm. Osea, per le provincie di Caserta, Grosseto, Napoli, Roma e Siena — dal 1 ottobre al 15 novembre.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Tariffa speciale per trasporti di derrate alimentari in servizio diretto Italo-Germanico.

A parziale modificazione dell'Avviso 21 marzo p. p., giusta il quale le attuali tariffe pel servizio diretto Italo-Germanico trovansi prorogate fino a nuova disposizione, si fa noto al pubblico che pei trasporti di derrate alimentari destinati a Stazioni delle ferrovie Prussiane o transitanti per esse ferrovie, la relativa tariffa speciale è valida fino a nuovo avviso, soltanto per le derrate seguenti:

Frutta fresca e secca — Ortaglie — Patate — Uova.

Milano, 1 aprile 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si contennero abbastanza bene nella scorsa settimana: le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono, con richieste continuate, a 424, e per ultimo a 427; le Obbligazioni stazionarie e fiacche sul 294, poi sul 287 *ex-coupon* di L. 6.30.

I Boni, senza variazioni, rimasero nominali a 595 e 593.50.

Le Sarde, della serie A, anch'esse nominali a 301.50 ed a 294.50 *ex-coupon;* le altre, della serie B, stazionarie sul 298. Le nuove, ricercatissime invece, trovarono danaro a 284, poi a 279.50 *ex-coupon* di L. 6.35.

Le Romane negoziate a 152.50; le Centrali toscane a 463; le Pontebbane a 453; l'Alta Italia a 298.25 e 299.50; le Palermo-Trapani, a Milano, ebbero il prezzo di 330 e di 323.75 *ex-coupon* di L. 7.50 in oro.

A Parigi, le Lombarde si aggirarono sul 195 al 191; le Obbligazioni sul 275; le Vittorio Emanuele sul 279; le Azioni Ferrovie Romane sostenute a 137 e 140; le Obbligazioni in qualche ribasso da 339 a 333.

CONVOCAZIONI

Società promotrice dell'industria nazionale in Torino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 14 corr. in Torino (sede sociale, piazza Castello, 25), per udire la relazione del Presidente, e la presentazione del bilancio consuntivo 1879 e preventivo 1880, e per la nomina del presidente, di 3 vice-presidenti e di 4 consiglieri uscenti d'ufficio.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca Generale. — Dal 5 corr. si paga agli azionisti il dividendo di L. 8.50 per azione, verso presentazione della cedola N. 16: a Roma presso la sede centrale, presso la sede in Milano e presso le altre Banche e ditte autorizzate.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 10 corr. si pagherà agli azionisti l'interesse 5 p. 0\|0 sulle 60,000 azioni di preferenza (serie A), verso presentazione delle cedole 12 e 13 dei due semestri 1879. Tale pagamento in lire 10.70 in oro, nette di tasse, avrà luogo in Roma alla sede sociale, e presso le altre Banche e ditte autorizzate.

Avvisi d'Asta

Il 12 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione della salita detta del Cifo nella strada nazionale da Firenze ad Ancona, della lunghezza di metri 5343.84, per la presunta somma di L. 176,029. Lavori da eseguire entro anni 2 1\|2. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Riva di Chieri (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria tra Riva e la borgata di S. Giovanni, della lunghezza di m. 2760.40, per il presunto importo di L. 25,445. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva lire 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del tronco di strada nazionale Girgenti-Palermo per Bivona e Corleone, compreso fra Raffadali e Girgenti, della lunghezza di m. 16,005, per il presunto importo di L. 19,660. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1883. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 13 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chil. 110,638 di ferro in lamiera grossa, ln diminuzione del complessivo importo di L. 50,252.12, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5400 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco II della strada nazionale Callalta, dalla testata sinistra del ponte sullo scolo Crè a Ponte di Piave al confine colla provincia di Udine oltre Annone Veneto presso Biessaglia, per l'estesa di m. 24,236.65, per la presunta annua somma di L. 7920. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale detta di Matera, compreso fra Sant'Andrea di Conza ed Atella, della lunghezza di m. 45,081.25, per la presunta annua somma di L. 20,660. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di selciato, acquedotto e sistemazione della via Oplonto ed adiacenze, per il presunto importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 3000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si terrà pure un'asta per l'appalto dei lavori di selciato, acquedotto e sistemazione della via Bosco ed adiacenze, per il presunto importo di L. 40,000. Lavori da eseguire come sopra. Deposito interinale L. 2500 in contanti o rendita italiana; cauzione definitiva L. 4000 idem.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di chilog. 30,000 di ottone in lamiera mezzana, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 72,538.20. Deposito cauzionale L. 8400 in contanti o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione dei due tratti componenti il 2° tronco della strada nazionale da Mantova a Monselice, compresi uno tra il confine mantovano e la Stazione ferroviaria di Cerea, e l'altro fra la Stazione ferroviaria di Legnago ed il confine padovano, della lunghezza complessiva di m. 27,668, per la presunta annua somma di L. 22,592. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D, P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Galati, che dall'abitato va al confine con Longi, 1° tronco, della lunghezza di m. 2500.46, per il presunto importo di L. 55,103.75. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale, cauzione definitiva L. 6000, idem o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Capizzi, che dall'abitato del Comune va al confine con Caronia, della lunghezza di m. 4355.26, per il complessivo importo di L. 62,126.71. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7600, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Barletta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione delle vie S. Andrea, S. Giorgio ed Ettore Fieramosca, coi vicoli adiacenti, per il presunto importo di L. 78,000. Cauzione L. 8000 in contanti o rendita D. P., oltre L. 800 per spese d'asta e contratto.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

12ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	396,110.86	273.94
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	408,738.62	282.67
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 12,627.76	— 8.73
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	4,409,605.58	3,049 52
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	4,452,047.74	3,078.87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 42,442.16	— 29.35
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,167.—	179,205.43	153.50
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	158,085.63	136.87
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 21,119.80	+ 16.69
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,165.02	1,828,191.26	1,569.24
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,153.18	1,832,116.68	1,588.75
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,84	— 3,925.42	— 19.51

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	453,564.99	14,107.65
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	425,256.47	13,382.06
Differenza (in più . . .	24	28,308.52	725.59
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio	1,681	905,802.49	14,048.52
Periodo corr. 1878	1,657	848,819.05	13,355.41
Aumento	24	56,983.44	693.11
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,878,94	8,880.70	6,631.65
Piccola Velocità	6,387,48	213.33	3,204.37
Totali . . .	29,266.42	9,094.03	9,836.02

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	10,582.20	»	39,280.32	49,862.52
Bagagli e cani.	»	130.47	»	929.98	1,050.45
Merci a G.V. ..	»	1,032.26	»	4,999.69	6,031.95
Merci a P.V. ..	»	8,018.17	»	32,552.73	40,570.90
Introiti diversi.	»	371.13	»	639.37	1,010.50
Totale L.	»	20,134.23	»	78,392.09	98,526.32

A N N U N Z I

FERROVIA TORINO-CIRIÈ-LANZO

Assemblea generale ordinaria.

Il Consiglio d'Amministrazione, visto l'art. 19 dello statuto sociale, convoca l'Assemblea generale degli Azionisti pel giorno 15 aprile prossimo, all'1 1/2 pom., in una delle sale del Palazzo municipale di Torino.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2° Conto consuntivo 1879;
3° Conto presuntivo 1880;
4° Vendita di terreni;
5° Nomina di cinque consiglieri.

N.B. Gli scadenti sono:

MASSA comm. avv. Paolo,	d'ufficio;
ARCOZZI-MASINO comm. Luigi,	id.
TENSI cav. Francesco,	id.
ANGLESIO cav. Vincenzo,	id.
TRIVERO cav. Giovanni,	deceduto.

Gli scadenti d'ufficio possono essere rieletti.

I titoli che danno diritto di prendere parte all'Assemblea generale dovranno essere depositati 10 giorni prima presso la Banca Industriale Subalpina.

Torino, 8 marzo 1880.

L'AMMINISTRAZIONE.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia

Sig. Massimo Vuillaume, 20, Via Palestro — GENOVA.

Privilegiata Fabbrica di DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro
che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN**.

SOCIETÀ ITALIANA

DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO
con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

G. BATTINELLI

Milano - Via Vittorio Alfieri, 8 - Milano

Premiata Fabbrica d'articoli di illuminazione per uso ferrovie, tramways, piroscafi a vapore e veicoli in generale.

Brevetto di privativa pel recipiente ad olio, sistema Battinelli, pel fanale interno da carrozza, adottato dalle Strade ferrate italiane.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che nella estrazione, avvenuta ieri, a forma del precedente avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 53, della lettera indicante la ventitreesima serie delle Obbligazioni tabacchi, da rimborsarsi col 1° luglio 1880, rimase estratta la lettera AA.

Roma, 2 aprile 1880.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XX.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° aprile 1880. I Boni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1880 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.
Dal 1° luglio 1880 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
77	381	385	4825	24121	24125	8894	44466	44470	65161	65165	93111	93115	112546	112550
321	1601	1605	4930	24646	24650	8923	44611	44615	65191	65195	93191	93195	112871	112875
323	1611	1615	4972	24856	24860	9004	45016	45020	65206	65210	93376	93380	113026	113030
450	2246	2250	5000	24996	25000	9042	45206	45210	65251	65255	93606	93610	113066	113070
558	2786	2790	5021	25101	25105	9064	45316	45320	65386	65390	93811	93815	113201	113205
610	3046	3050	5130	25646	25650	9169	45841	45845	65766	65770	94116	94120	113251	113255
646	3226	3230	5148	25736	25740	9202	46006	46010	66581	66585	95211	95215	113621	113625
677	8381	3385	5393	26961	26965	9230	46146	46150	68901	68905	95251	95255	114336	114340
691	3451	3455	5416	27076	27080	9425	47121	47125	69111	69115	95831	95835	114396	114400
704	3516	3520	5438	27186	27190	9544	47716	47720	70331	70335	95916	95920	114726	114730
879	4391	4395	5663	28311	28315	9630	48146	48150	70411	70415	97566	97570	116301	116305
881	4401	4405	5665	28321	28325	9660	48296	48300	70491	70495	98376	98380	117311	117315
970	4846	4850	6167	30831	30835	9713	48561	48565	70801	70805	98436	98440	117351	117355
999	4991	4995	6241	31201	31205	9876	49376	49380	70866	70870	99781	99785	118781	118785
1127	5631	5635	6285	31421	31425	9919	49591	49595	73156	73160	99826	99830	118971	118975
1142	5706	5710	6352	31756	31760	9955	49771	49775	73831	73835	99946	99950	119606	119610
1239	6191	6195	6416	32076	32080	9958	49786	49790	75326	75330	100156	100160	119626	119630
1264	6316	6320	6592	32956	32960	10005	50021	50025	76156	76160	100261	100265	119671	119675
1301	6501	6505	6611	33051	33055	10017	50081	50085	76446	76450	100591	100595	120911	120915
1362	6806	6810	6673	33361	33365	10097	50481	50485	77156	77160	101101	101105	121001	121005
1919	9591	9595	6703	33511	33515	10119	50591	50595	77676	77680	101106	101110	121056	121060
1988	9936	9940	6752	33756	33760	10195	50971	50975	77981	77985	101436	101440	121066	121070
2176	10876	10880	6777	33881	33885	10373	51861	51865	78361	78365	102911	102915	121141	121145
2248	11236	11240	6813	34061	34065	10407	52031	52035	79491	79495	102951	102955	121431	121435
2287	11431	11435	6845	34221	34225	10433	52161	52165	79681	79685	103396	103400	121716	121720
2329	11641	11645	6871	34351	34355	10582	52906	52910	80251	80255	104071	104075	122706	122710
2400	11996	12000	6906	34526	34530	10725	53621	53625	80286	80290	104436	104440	123666	123670
2525	12621	12625	7019	35091	35095	10980	54896	54900	80696	80700	104976	104980	123841	123845
2539	12691	12695	7029	35141	35145	10999	54991	54995	80886	80890	104981	104985	124436	124440
2546	12726	12730	7051	35251	35255	11181	55901	55905	82211	82215	105061	105065	124911	124915
2740	13696	13700	7145	35721	35725	11340	56696	56700	82646	82650	105156	105160	126041	126045
2753	13761	13765	7346	36726	36730	11496	57476	57480	83361	83365	105666	105670	126301	126305
2913	14561	14565	7349	36741	36745	11592	57956	57960	85081	85085	106306	106310	126321	126325
3001	15001	15005	7351	36751	35755	11777	58881	58885	85911	85915	106771	106775	126761	126765
3130	15646	15650	7414	37066	37070	11912	59556	59560	86371	86375	107151	107155	127271	127275
3180	15896	15900	7454	37266	37270	11953	59761	59765	86451	86455	107691	107695	127511	127515
3463	17311	17315	7486	37426	37430	12157	60781	60785	86596	86600	108016	108020	128311	128315
3501	17501	17505	7515	37571	37575	12298	61486	61490	86911	86915	108026	108030	128376	128380
3779	18891	18895	7528	37636	37640	12332	61656	61660	87861	87865	108536	108540	128926	128930
3885	19421	19425	7867	39331	39335	12682	63406	63410	88121	88125	108891	108895	128936	128940
3920	19596	19600	7993	39961	39965	12708	63536	63540	88311	88315	109306	109310	129106	129110
3988	19936	19940	8113	40561	40565	12753	63761	63765	88506	88510	109401	109405	129286	129290
4003	20011	20015	8161	40801	40805	12838	64186	64190	88746	88750	109691	109695	129411	129415
4206	21026	21030	8183	40911	40915	12878	64386	64390	91106	91110	109906	109910	130436	130440
4233	21161	21165	8367	41831	41835	12895	64471	64475	91331	91335	110701	110705	130621	130625
4520	22596	22600	8467	42331	42335				91671	91675	110711	110715	130861	130865
4692	23456	23460	8687	43431	43435				91701	91705	111881	111885		
4701	23501	23505	8783	43911	43915				92806	92810	111916	111920		

Firenze, il 1° aprile 1880. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 14 Aprile 1880 N° 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE

ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI

Nel precedente nostro numero abbiamo riferito le deliberazioni prese dall'Assemblea generale ordinaria degli azionisti delle Ferrovie Sarde, convocata in Roma il 30 marzo p. p., presso la sede della Compagnia (via Condotti). Crediamo ora utile, per informazione dei nostri lettori, di completare il resoconto di quell'adunanza, e di riprodurre la breve Relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1879.

L'Assemblea era presieduta dal consigliere delegato Epaminonda Segrè, provvisoriamente per volontà del Consiglio d'amministrazione, e poscia definitivamente per unanime acclamazione dell'Assemblea stessa.

Vi assisteva, in qualità di Commissario governativo, il consigliere di Prefettura sig. cav. La Mola.

Le Azioni depositate risultarono in numero di 57,954, e le rappresentate 50,759.

Dichiarata legalmente costituita l'Assemblea, si diede lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione, nonchè del rapporto dei revisori dei conti; ed approvate, come si è detto, le deliberazioni proposte, si confermarono anche pel 1880 a revisori i sigg. Wallop e De Benedetti.

Ecco ora il testo della Relazione del Consiglio:

Signori,

Il bilancio consuntivo, che presentiamo alla vostra approvazione, ha confermato ne' suoi risultati finali le nostre previsioni. Enunciavamo, nel preventivo comunicatovi nell'Assemblea dello scorso marzo, una somma di utili disponibili di lire 901,046.40; ed ora i conti della gestione sociale dimostrano che questi utili si sono verificati nella cifra di lire 904,001.52.

Vi è stato un aumento nei prodotti, che da L. 4,712.15 per chilometro, quali furono nel 1878, salirono nel 1879 a L. 4,779.34. Che anzi, se si calcolano separatamente i prodotti delle due sezioni Chilivani-Giave e Chilivani-Ozieri aperte all'esercizio nel dicembre 1878, le quali, avendo lo sbocco in località pressochè deserte, produssero soltanto L. 1,719.23 per chilometro, ne risulta che la media chilometrica dell'antica rete è stata, nell'anno testè decorso, di L. 5,270.50, e così coll'aumento di L. 558.44 sulla media del 1878.

La garanzia fornita dallo Stato ha recato un maggior provento, in confronto del 1878, di L. 366,801.31, dipendente dall'essersi calcolata sulla base stabilita col Governo mediante la Convenzione 1° maggio 1877. Per quanto riguarda la garanzia di *prodotto netto*, fu tenuto conto delle sole linee del 1° periodo in ragione di L. 14,800 il chilometro, meno L. 1,000 di ritenuta, che va convertita in rendita 5 per cento e conservata come cauzione nella Cassa dei depositi e prestiti; mentre, per le sezioni in esercizio appartenenti al 2° periodo, la garanzia chilometrica di L. 14,800 è versata al Tesoro in aumento del fondo destinato alle nuove costruzioni. — Per quanto poi riguarda la garanzia di *prodotto lordo*, che si calcola indifferentemente sopra tutte le linee in esercizio, fu conteggiata nei *proventi* la metà della differenza tra la media chilometrica dei prodotti in generale, e la quota fissa di L. 6,000 il chilometro.

Se vi fu incremento nei prodotti, anche le spese di esercizio sono sensibilmente accresciute nel 1879, in parte per l'aumento del traffico, ed in parte pei miglioramenti che, a seconda dei propositi annunziati nella precedente Assemblea, vanno introducendosi nei singoli Servizii, ed in ispecie nella Trazione. Riguardo alla quale, devesi inoltre avvertire che, per coadiuvare ai bisogni della costruzione delle nuove linee, incontrasi un maggior logoramento nelle locomotive, nel materiale mobile e nell'armamento; donde la necessità di più forti spese di riparazione e di ricambio. La media chilometrica delle spese di esercizio è risultata nel 1879 di L. 5,503.02, mentre quella del 1878 fu di L. 5,312.27.

Un aumento di circa L. 4,000 è pure da notarsi nelle spese dell'Amministrazione centrale, in conseguenza della istituzione di un Ufficio Titoli, come proponevasi nel rapporto letto all'Assemblea dello scorso anno.

L'aggio sull'oro, che si è tanto elevato nel 1879, ha por-

tato un maggior onere di circa L. 18,000 in confronto del 1878, per la sola partita riguardante il servizio delle Obbligazioni, serie *A* e *B*; senza parlare dell'aggravio che ha recato sopra tutte le provviste fatte all'estero di carbone, ferro, ecc.

Per contro, abbiamo una rilevante diminuzione di ben L. 40,457.52 sugl'interessi e le provvigioni a carico della Compagnia; e ciò in conseguenza del minore anticipo di fondi, che ci è occorso per far fronte alle spese della gestione sociale.

Questi pochi cenni valgono a dar ragione della parte che chiameremo *ordinaria* delle nostra gestione per il 1879, gli elementi dolla quale sono raccolti nel prospetto dei *proventi ed oneri* unito al bilancio. —

Quanto alla parte della gestione che diciamo *straordinaria*, abbiamo da segnalarvi il compimento della Stazione di Cagliari, la quale fu aperta al pubblico servizio nel 25 settembre dello scorso anno. La ubicazione di questa nuova Stazione, in confronto di quella provvisoria che già esisteva, ha reso necessario il prolungamento del binario principale di metri 169, sui quali ci verranno pure computate le garanzie governative di prodotto.

La Stazione di Cagliari, che è il massimo edificio della nostra rete, e per la quale la Compagnia aveva fin dai primi tempi della sua esistenza, incontrati impegni contrattuali, non solamente col Governo, ma anche col Municipio di Cagliari, ha per noi l'importanza di servire, e come Stazione capo di linea nel centro più ragguardevole dell' isola, e come sede della nostra Direzione dell'esercizio, dei depositi e magazzini principali. Per corrispondere ai precedenti impegni ed a tutti quei bisogni del servizio, la Stazione di Cagliari dovette costruirsi con una certa ampiezza e con architettura alquanto ornata, per cui la spesa è salita ad una cifra rilevante. Fino alla concorrenza di L. 300,000, essa fu sostenuta dalla cessata Impresa costruttrice delle linee del primo periodo; L. 25,928 95 furono sborsate dalla Compagnia nel 1878, e figurano nel bilancio presentatovi l'anno scorso; altre L. 211,590.83 si pagarono nel 1879, e costituiscono la differenza fra la partita — *Costo delle linee del primo periodo*, notata nel bilancio generale 1878, e quella del bilancio 1879. Restano ancora dei pagamenti per circa L. 35,000 a saldo definitivo, che si compiranno nell'anno in corso. Questa spesa, incontrata per un edificio che va ad aumentare il patrimonio sociale, fu già calcolata in conto capitale per le 300,000 lire sostenute dall'Impresa suindicata; e dovrà anche per la restante parte essere compresa nel medesimo conto, con riserva di cuoprirla alla prima opportunità che se ne offra alla Compagnia.

In secondo luogo, dobbiamo parlarvi dell'andamento della costruzione delle nuove linee. Noi calcolavamo che sarebbersi impiegati 10 milioni durante il 1879, ma invece i lavori furono spinti con grandissima alacrità, massime negli ultimi mesi dell'anno, conciliando così l'interesse della Compagnia collo scopo umanitario, caldamente raccomandato dal Governo, di fornire lavoro al maggior numero possibile di operaj in questa invernata di penaria. Di tal modo, invece di 10 milioni, si sono impiegate nelle nuove costruzioni, compresi i relativi

interessi	L. 12,034,639.77
a cui aggiunto l'impiego fatto nel 1878 di	» 6,192,408.05
si ha la totale spesa fin qui incontrata di	L. 18,227,047.82

Come sapete, si fa fronte alle spese per le linee del secondo periodo col prezzo delle 160,000 Obbligazioni che emettemmo lo scorso anno, il cui ricavo ascese a lire 36,800,000. Vi si fa fronte altresì colla garanzia chilometrica di prodotto netto, che il Governo ci fornisce sulle sezioni, a misura che esse sono aperte all'esercizio; e ciò a termini dell'art. 24 della Convenzione 1° maggio 1877. Ora, siccome, a differenza delle 160,000 Obbligazioni, le quali costituiscono un debito della Compagnia e figurano come tali nella parte passiva del bilancio, la garanzia di prodotto netto sulle nuove sezioni è un provento, un'attività sociale, così portiamo l'ammontare di tale garanzia in diminuzione delle spese della costruzione, quale minor costo della medesima. Nel bilancio che vi presentiamo, l'accennata garanzia figura per L. 198,684.08, corrispondenti ai quattro quinti dell'importo del primo semestre 1879; mentre il restante dovuto per l'intiera annata sulle sezioni 4ª e 5ª, che ascese a L. 282,656.32, non potrà comprendersi che nel bilancio del 1880, essendosi riscossa nel gennaio ultimo.

Mercè il grande sviluppo che fu dato ai lavori, con tanta intelligenza ed energia diretti dall'ing. Piercy, noi abbiamo tutto il fondamento per ritenere che entro il 1880 quattro altre sezioni saranno aperte all'esercizio, per un percorso di chilometri 109 circa, operando la congiunzione fra Cagliari e Sassari ed avanzando sulla linea verso Terranova fino ad Oschiri. E qui crediamo di dovervi accennare come una di codeste sezioni, cioè quella da Paulilatino a Macomer, comprende una grande variante, studiata dall'ingegnere Piercy, che ha migliorato immensamente il tracciato della linea; la quale, invece di passare, come era segnato nel progetto di massima, per una landa deserta, attraversa un territorio popoloso, facilita la diramazione di un tronco per l'alta valle del Tirso e per il circondario di Nuoro, e dà modo di collocare la Stazione di Macomer a contatto dell'abitato. Tuttochè questa variante aumenti il percorso di oltre quattro chilometri, essa meritò l'approvazione del Governo, che ne ha apprezzati i vantaggi per il comodo della popolazione e lo sperabile incremento dei prodotti.

Le 160,000 Obbligazioni di nuova emissione rimasero per intiero alienate alla Casa Bondi, in virtù del contratto annunciatovi nell'assemblea dello scorso anno. Col ricavo di esse si provvide al rimborso di 10 milioni anticipati dallo Stato in boni del Tesoro, e si provvide altresì alla continuazione dei lavori; rimanendo ancora disponibili al 31 dicembre 1879, L. 10,626,362.92 in conto corrente presso la Tesoreria, e L. 6,543,500 in mano agli assuntori, in rappresentanza di un numero corrispondente di Obbligazioni non ancora ritirate a seconda del convenuto.

E con ciò ha termine l'indicazione di quanto poteva meritare la vostra attenzione nella gestione del 1879, della quale pare a noi sia da recarsi questo giudizio: che, avuto riguardo al breve tempo da cui l'esercizio si conduce direttamente dalla Compagnia, avuto riguardo alle difficili e precarie condizioni fatte all'esercizio stesso dalla rapida costruzione delle linee nuove, intersecate a quelle esercitate, essa segna un passo di più verso quell'assetto normale e regolare, al quale aneliamo di portare la nostra Amministrazione ferroviaria. —

Il bilancio preventivo del 1880, che parimenti presentiamo alla vostra approvazione, non si scosta sensibilmente dai risultati del consuntivo del 1879.

Modificammo, per altro, alcuni dei principali elementi; così, per esempio, la media dei prodotti fu ribassata, in vista dei tenui proventi che daranno, come d'ordinario nei primi tempi, i nuovi tronchi, che si apriranno all'esercizio nel corrente anno. Per contro, si è ridotta alquanto la media delle spese di esercizio, e notevolmente il carico degli interessi e delle provvigioni.

In conclusione, il proventivo porta queste cifre finali:

Entrata	L. 26,743,675.98
Uscita	» 25,840,062.98
Utile disponibile L.	903,613.—

Prima di chiudere questa nostra esposizione, dobbiamo toccarvi di un argomento, che, a nostro avviso, non può essere trascurato nelle deliberazioni che sarete per prendere nella presente adunanza.

Il Consiglio ha considerato che le L. 1,000 per chilometro, di cui il Governo ci fa la trattenuta a termini dell'art. 23 della Convenzione 1° maggio 1877, formano parte del prodotto netto di L. 14,800 garantito dal Governo alla Compagnia per ogni chilometro e per ogni anno sulle linee del primo periodo già in esercizio; e quindi pare indubitabile che, secondo la loro natura, esse sono un *provento* dell'esercizio annuale, come lo sono le restanti L. 13,800. Nè la destinazione data dalla Convenzione alle dette lire 1,000 costituisce una *spesa* della Compagnia, nella quale quel *provento* vada erogato e consunto. Le L. 1,000 per chilometro, che sono taattenute, vengono dal Governo convertite in rendita italiana, fino a formare L. 25,000 di rendita, per restare depositate come cauzione durante la

costruzione delle linee del secondo periodo, ed essere poi restituite alle Compagnia, che infrattanto ne riscuote semestralmente gli interessi.

Per queste considerazioni, crede il Consiglio che la trattenuta suindicata, la quale nel bilancio consuntivo del 1879 figura nella somma di L. 197,192, sia da comprendersi fra i *proventi* di quell'annata, e vada ad aumentare il *supero* attivo; con questa distinzione però, che, mentre il *supero* già annunciato nel bilancio in L. 904,001.52 *è disponibile*, le altre L. 197,192, da aggiungersi, sono *vincolate* al deposito per cauzione stabilita dalla Convenzione col Governo.

Ma, siccome il *supero* delle L. 904,001.52 *disponibili* basta largamente a cuoprire il prelievo del 5 per cento destinato al fondo di riserva, non che a pagare il 5 per cento alle Azioni di preferenza, così è fuor di dubbio che, se fossero *disponibili* anche le restanti L. 197,192, verrebbero contemporaneamente distribuite fra le Azioni comuni in acconto del loro 5 per cento. Ora, il fatto di non trovarsi quella somma *disponibile*, se ne impedisce l'effettivo pagamento ai portatori delle Azioni comuni, non deve impedire che sia riconosciuta e dichiarata egualmente di loro *spettanza*, tal quale essa si trova, ossia coi vincoli che ne ritardano e subordinano la realizzazione.

Di ciò convinto il Consiglio di amministrazione, e rinfrancato anche del parere di eminente giureconsulto, crede che l'Assemblea debba deliberare che la somma trattenuta dal Governo sulla garanzia chilometrica delle linee del primo periodo, venga assegnata ed accreditata sui registri della Compagnia alle Azioni comuni, da essere poi ripartita fra i portatori delle medesime, quando e nella misura che sarà restituita alla Compagnia.

Si compirà così un atto di stretta giustizia, e rimarranno avverati i pronostici lieti che facevamo nel rapporto letto all'Assemblea dello scorso anno: vale a dire che, non solo le Azioni di preferenza riceveranno l'intiero 5 per cento, ma anche le Azioni comuni incominceranno a concorrere al reparto degli utili, ciò che non è mai avvenuto dacchè ha vita la Compagnia delle Ferrovie Sarde.

Come conclusione di questa nostra esposizione, noi vi domandiamo:

1. Di approvare il bilancio consuntivo del 1879, seguendo anche il voto conforme espresso dai revisori da voi prescelti.

2. Di approvare il bilancio preventivo del 1880.

In egual tempo noi vi proponiamo di deliberare:

a) Che gli utili netti e *disponibili* risultati dalla gestione 1879 in L. 904,001.52 siano, per una quota corrispondente al 5 per cento, assegnati al fondo di riserva; e per il resto, fino a debita concorrenza, siano ripartiti fra le 60,000 Azioni di preferenza di classe *A*, in ragione del 5 per cento in oro sul capitale da ciascuna di esse rappresentato, sotto deduzione delle tasse di ricchezza mobile e di circolazione, e contro rilascio delle cedole N. 12 e 13 relative ai due semestri del 1879.

b) Che venga alle Azioni comuni assegnata ed accreditata sui registri della Compagnia, la somma ritenuta dal Governo, a titolo di cauzione, sulla garanzia di prodotto netto delle linee del primo periodo a tutto il 1879, da essere poi effettivamente ripartita fra i portatori delle Azioni stesse, quando e nella misura che sarà restituita dal Governo alla Compagnia.

VENDITA DELLA MINIERA DI MONTEPONI

IN SARDEGNA

Nella tornata del 7 corr., la Camera dei deputati approvò senza discussione il seguente progetto di legge, presentato dal Ministro delle finanze il 19 febbraio scorso ed ammesso integralmente dalla Commissione parlamentare:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 22 dicembre 1879 tra le Finanze dello Stato e la Società anonima per la coltivazione della miniera di Monteponi presso Iglesias in Sardegna, avente per oggetto la vendita di quella miniera alla stessa Società, colla transazione di tutte le questioni dipendenti dal contratto di affitto 6 giugno 1850.

A schiarimento del detto progetto di legge ed a completa informazione dei nostri lettori, crediamo opportuno riferire il testo della Convenzione di cui si tratta:

Convenzione fra il Demanio dello Stato e la Società della miniera di Monteponi.

L'anno 1879, questo dì 22 del mese di dicembre, alle ore 11. Per la presente privata scrittura fatta in doppio originale, il Demanio dello Stato, rappresentato dall'illustrissimo sig. comm. Angelo Banchetti, Direttore generale del Demanio e delle tasse, e la Società di Monteponi, rappresentata dal Direttore sig. Roberto Cattaneo, avente la firma della Società, hanno fra di loro convenuto, sì e come convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1. Il Demanio dello Stato cede e vende alla Società di Monteponi, come sopra rappresentata, la miniera demaniale denominata di Monteponi presso Iglesias (Sardegna), ossia la concessione dei giacimenti e delle masse minerali di piombo argentifero e di calamina esistenti nel campo minerale formato dal quadrato di due chilometri di lato (ettari 400), stato delimitato e tracciato sul terreno dagli ingegneri governativi, a termini del contratto di affitto trentennario stipulato colla suddetta Società ed approvato col Regio Decreto del 26 agosto 1850, colle relative gallerie, pozzi e scavi interni appartenenti al Demanio, in tutto sì e come rilevasi dal relativo tipo. La situazione dei vertici di tale quadrato è determinata nel verbale di ricollocamento dei capisaldi, fatto dall'ingegnere delle miniere del distretto d'Iglesias in data 12 luglio 1874, come segue:

Vertice di sud-est nella vigna di Giuseppe Macciani, nella regione Coccu Mannu, a mezzodì della strada provinciale di Gonnesa;

Vertice di nord-est in terreno di proprietà Prume, nella regione Cungians;

Vertice di nord-est presso Genna Carropitti, poco a S. S. O. di Arcu Genna Rutta in terreno di Cuccu Giuseppe;

Vertice di sud-ovest in terreno di Severino-Devilla, poco a mezzodì della suddetta strada provinciale di Gonnesa, ed in vicinanza della nuova fornace Hoffmann della Società ceramica di Iglesias.

Ciascuno dei detti vertici è individuato sul terreno da un pilastrino in pietra da taglio, sormontato da una punta in ferro, incassati i tre ultimi in un prisma di muratura di m. 0.50^2 di sezione.

Art. 2. Il Demanio dello Stato cede pure e vende, coll'anzidetta miniera, le dipendenze di essa di sua proprietà, consistenti in terreni e fabbricati; senza che però l'Amministrazione demaniale, in quanto a tali terreni e fabbricati, assuma obbligazione di sorta, lasciandone la rivendicazione, ove occorra, a tutta cura, rischio e pericolo dell'acquirente, giacchè l'Amministrazione medesima non ne garantisce la esistenza, proprietà o consistenza: motivo per cui se ne omette la specificativa descrizione.

Art. 3. Tale vendita è fatta a corpo e non a misura, e nello stato di diritto e di fatto in cui le cose vendute attualmente si trovano, qualunque esso sia, con tutte le servitù attive e passive, tanto apparenti, come non apparenti,

senza che il Demanio sia tenuto ad alcuna garanzia per qualunque siasi titolo, mancanza, deterioramento od errore, eccetto la garanzia pel caso di evizione, riguardo specialmente alla miniera; addossandosi, del resto, la Società tutti indistintamente ed incondizionatamente gli obblighi annessi alla proprietà, possesso ed esercizio della miniera stessa, senza che possa mai sollevare contro il Demanio eccezioni di rilievo od altro qualunque, od affacciare pretese di compensi. Non vi sarà neppure luogo ad azione per lesione, nè ad aumento o diminuzione di prezzo, per qualunque materiale errore nella descrizione dei beni venduti, nella indicazione della superficie, dei confini, ubicazione, e per qualunque differenza, sebbene eccedente la tolleranza stabilita dalla legge; dovendo intendersi come espressamente dichiarato dallo acquirente di ben conoscere le proprietà acquistate nel loro complesso e valore e in tutte le singole loro parti.

Art. 4. La Società assume l'obbligo formale ed assoluto di continuare d'ora in poi senza interruzione la lavorazione della miniera, nella misura degli attuali impianti d'esercizio, infino a che non sia compiuta e definitivamente collaudata la costruzione della galleria, di cui all'art. 13, salvo impedimento di forza maggiore o di caso fortuito, a senso dell'art. 1226 del Codice civile.

Art. 5. Il prezzo della presente vendita è convenuto e stabilito nella somma di lire un milione centoquindici mila (L. 1,115,000).

Art. 6. Una quinta parte del prezzo della proprietà venduta sarà pagata entro giorni trenta dalla data della legge che approva la vendita, e il residuo prezzo verrà corrisposto in altre quattro rate annuali, con gli interessi scalari sulle residue somme dovute.

Il pagamento delle singole rate e dell'interesse maturato si farà nel giorno in cui scade la rata, computando l'annualità dal giorno della pubblicazione della legge.

Art. 7. Il pagamento del convenuto prezzo, qualunque sia l'importo dei singoli versamenti, dovrà farsi nella Tesoreria governativa nella provincia di Torino.

La Società può anticipare una o più rate o frazioni di rate del prezzo, purchè non inferiori a L. 50,000.

Art. 8. Le quitanze rilasciate alla Società acquirente dal Tesoriere verranno, a sua cura, presentate al *visto* della Intendenza di finanza di detta provincia entro 15 giorni dalla loro data.

Qualsiasi pregiudizio, che potesse venire dall'omissione di queoto fatto, è a carico della Società.

Art. 9. Sarà fatto l'abbuono del 7 per cento sulle rate che si anticipano a saldo del prezzo, entro 30 giorni da quello di cui all'art. 6, e l'abbuono del 3 per cento sulle rate che si anticipano parimenti a saldo del prezzo entro due anni, a far tempo dalla stessa data.

Art. 10. Il ritardo di oltre giorni 30 allo adempimento degli obblighi, di cui è parola all'art. 6 della presente Convenzione, porterà l'interesse di mora, che si pattuisce nella misura del 6 per cento sul prezzo capitale e su tutti gli accessorii, comprese le annualità maturate di interessi. L'interesse di mora decorrerà di pieno diritto dal giorno in cui doveva farsi il pagamento, e così senza bisogno di alcun preavviso.

Nel caso che il primo pagamento fosse ritardato oltre i 30 giorni da quello della pubblicazione della legge, o le rate successive oltre i tre mesi dal dì delle relativa scadenza, il Demanio potrà procedere, senza bisogno di verun diffidamento giudiziale, all'incanto della miniera, a rischio e spese della Società acquisitrice; la quale s'intenderà senza altro decaduta dai diritti derivanti dalla vendita, perderà il deposito cauzionale, di cui all'art. 14, e la prima rata del prezzo, quando siasene fatto il versamento; e sarà inoltre tenuta al risarcimento dei danni ed a bonificare al Demanio, in una sola rata, la differenza in meno fra il prezzo dalla stessa Società dovuto e quello che si otterrà dall'incanto. Se si ottenesse un prezzo maggiore, la differenza in più andrà ad esclusivo beneficio del Demanio.

Art. 11. La Società si intenderà immessa, dal giorno della pubblicazione della legge, nel possesso, a titolo di proprietà, della miniera vendutale, che già tiene nella qualità di affittuaria, senza che occorra a tale uopo veruna formalità o verbale d'immissione in possesso; dichiarando essa di conoscere perfettamente lo stato della proprietà caduta in contratto, senza che occorrano incombenti ed atti di ricognizione e constotazione dello stato medesimo; dichiarando fino da oggi di rinunziare, come rinunzia, ad ogni eccezione e reclamo per qualsiasi titolo o causa.

È pure inteso che tutte le questioni e molestie, che siano insorte o possano insorgere per parte di terzi, in conseguenza o dipendenza della affittanza in corso e della vendita che ora viene fatta alla Società di Monteponi, resteranno a carico ed a tutto rischio e pericolo della Società medesima, la quale dichiara di rinunciare ad ogni azione di rilievo verso il Demanio.

Art. 12. Sino al compiuto pagamento del prezzo degli stabili e degli interessi relativi, che decorreranno dal giorno della pubblicazione della legge che approva il presente contratto, il Demanio conserverà la ipoteca legale e tutte le azioni che la legge attribuisce ai venditori; e in quanto occorra per cautela dei diritti dell'Amministrazione, è alla medesima accordata ipoteca, in via convenzionale, sui beni venduti a garanzia del prezzo e degli interessi del 5 per cento per un quinquennio in ragione scalare.

Art. 13. La Società dovrà intraprendere, entro un anno dalla data di cui all'art. 6, ed eseguire nel più breve termine possibile la galleria di scolo al livello più basso possibile, a termine dell'art. 2 della legge 29 maggio 1879, n. 4895; alla quale esecuzione si dichiara, ove d'uopo, formalmente obbligata, colla rinunzia agli indennizzi o compensi, che le potessero spettare a termini dell'art. 75 della legge 20 novembre 1859, n. 3755, in quanto però non saranno richieste maggiori e speciali opere, nell'interesse di altre miniere.

Tale galleria, diretta alla formazione metallifera di Monteponi, avrà il suo sbocco ad un livello non superiore a metri 10 su quello del mare, una pendenza non maggiore del mezzo per mille, ed una sezione non minore di m. 3 di altezza per 1.70 di larghezza.

La sezione bagnata dovrà essere atta a dare scolo a non meno di un metro cubo d'acqua per minuto secondo.

Il progetto dettagliato di questa galleria dovrà', prima dell'esecuzione, riportare l'approvazione del Governo, ed eseguita. dovrà essere dallo stesso collaudata.

Art. 14. La cauzione attuale della Società per l'affittamento in corso, di L. 3200 di rendita italiana 5 per cento, s'intende convertita a garanzia del presente contratto.

Inoltre, a completamento di detta garanzia, la Società si obbliga di effettuare, entro 15 giorni dalla stipulazione della presente; il deposito della somma di L. 150,000 nella Cassa dei depositi e prestiti.

Tale complessiva cauzione si intende fatta eziandio a garanzia degli obblighi portati dagli art. 4 e 13, e sarà svincolata ad opera compiuta e collaudata.

Qualora però la Società, valendosi della facoltà di cui all'art. 9, pagasse l'intiero prezzo di acquisto nel primo termine indicato dall'articolo 6, sarà a di lei spese tolto il vincolo della vendita e del deposito sovraindicati, e l'importo di quest'ultimo sarà computato in acconto del prezzo, col diritto del Demanio di prendere invece una ipoteca sulla miniera per la somma di L. 200 mila, a garanzia degli obblighi indicati agli articoli 4 e 13.

Art. 15. È pure stabilito che col presente contratto rimangono transatte e risolte definitivamente tutte le pendenze e controversie tra il Demanio e la Società, relativamente o in dipendenza alla concessione, affittanza ed esercizio della miniera di tal nome ed alla estrazione di calamina; talchè non si potranno da ora in poi, nè dall'una, nè dall'altra parte, sollevare pretese per qualsiasi titolo, e così neppure per quanto riflette la questione di tasse di ricchezza mobile, dovendosi intendere ogni diritto ed obbligo reciprocamente compensato ed estinto.

Art. 16. La presente Convenzione, in riguardo allo Stato e nel solo suo interesse, non si intenderà eseguibile, se non dopo ottenuta la approvazione del Potere legislativo,

Art. 17. Dalla data della pubblicazione della legge, cesserà l'affitto attuale della miniera, e quindi anche la decorrenza del canone d'affitto. Conseguentemente resterà pure svincolata la cauzione prestata dalla Società per garanzia degli obblighi derivanti dal contratto di affitto, salvo ciò che è stabilito nello articolo 14.

Art. 18. Tutte quante le spese della presente Convenzione si dichiarano a carico della Società.

Art. 19. Per tutti gli effetti del contratto, la Società elegge il proprio domicilio nella città di Torino, ove ha sede.

Fatta, letta, confermata in ogni sua parte, gli intervenuti l'hanno firmata alla presenza degli infrascritti testimonii; ed il sig. Roberto Cattaneo ha presentato un estratto autentico della deliberazione del Consiglio d'amministrazione della Società, in data del 19 dicembre 1879, colla quale è stato delegato a stipulare il presente contratto.

BANCHETTI ANGELO
CATTANEO.

PIETRO GERMANI, *testimonio.*
DOMENICO NATALI *id.*

Nella tornata del 9 corr., il presente progetto ebbe, allo scrutinio segreto, voti favorevoli 182, contrarii 27.

Nostre Corrispondenze

Roma, 13 aprile.

Mentre si pensa a fare altri buchi nelle Alpi, per esempio al Sempione od al Monte Bianco, allo scopo di rendere più intime le relazioni commerciali fra l'Italia da una parte e la Svizzera e la Francia dall'altra, ce n'è uno di questi buchi, il quale, benchè eseguito da molto tempo, non ci produce che in parte i vantaggi che ne speravamo ed a cui anzi avremmo diritto.

Intendo parlare del traforo del Fréjus, a traverso del quale Genova giunge a Ginevra con 136 chilometri di meno che Marsiglia, e Milano con vantaggio su Marsiglia di chilom. 150. La tassa che paga una tonnellata di merci in ferrovia si compone moltiplicando la distanza con la cifra di tariffa. Se a distanze maggiori applichiamo tariffe specialmente ridotte, il costo del trasporto sulla linea più lunga potrà divenire eguale ed anche minore rispetto a quello della linea più corta, smentendo la geografia e l'economia politica...,, e anche un poco la giustizia.

Tale, e non altro, è il giuoco con cui la Paris-Lyon-Mediterranée e l'Ovest Svizzero rendono nullo il traforo del Cenisio per la concorrenza di Genova e Milano a Marsiglia sulla piazza di Ginevra.

É un giuoco che dura da un pezzo, ed a cui fino ad un certo punto si è riparato; ma le cose sono ancora tali da meritare la più seria attenzione e la più efficace opera del Governo.

Questo hanno voluto avvertire, con recenti deliberazioni, le Camere di commercio di Genova e di Milano, le quali si rivolsero al Ministero di agricoltura, industria e commercio affinchè spinga il Ministero degli esteri e quello dei lavori pubblici ad esercitare, fuori e dentro, tutta la energia possibile, onde le tasse di trasporto sulla via di Mâcon-Ginevra da Marsiglia e da Genova seguano, almeno fino ad un certo punto, la proporzione della lunghezza di viaggio.

Di ciò ho creduto darvi conto, sebbene la deliberazione della Camera di commercio di Milano sia stata già pubblicata, poichè l'azione delle tariffe differenziali nelle reti straniere che ci circondano è una minaccia ognora più grande pel nostro commercio.

L'Austria fa prevalere Trieste a Venezia colle tariffe sui mercati che spetterebbero assolutamente a quest'ultima per posizione geografica; la Francia e la Svizzera fan prevalere, in condizioni eguali, Marsiglia a Genova; chissà che il Gottardo non ci prepari qualche sorpresa simile pei mercati elvetico-germanici!

Sennonchè è presto fatto segnalare il male, ma non così il ripararvi; perchè non è dato di esercitare una azione illimitata sulle ferrovie estere, che poi hanno o possono avere interessi effettivi opposti ai nostri. Si potrebbe giuocare di rappresaglia; ma è oramai pericoloso, e siamo troppo deboli in ogni senso per tentarlo. Ad ogni modo, vi terrò al corrente di quel che si farà per tale questione altamente interessante. —

Un noto imprenditore di pubblici lavori, il signor Antonio Mazzorin, in nome proprio ed in quello di parecchie Ditte bancarie italiane, ha fatto domanda al Governo per la concessione e l'esercizio della linea ferroviaria di 3ª categoria, Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia.

In corrispettivo degli oneri di costruzione e di esercizio provenienti dalla chiesta concessione, che vorrebbesi duratura per anni 70, il sig. Mazzorin chiede al Governo una garanzia di prodotto chilometrico lordo di L. 10,000; ritenuto che il maggior prodotto, oltre il predetto limite, verrebbe diviso in parti uguali fra il concessionario ed il Governo, con obbligo però a quest'ultimo di corrispondere colla propria quota alle Provincie interessate la partecipazione al prodotto netto della linea, a senso dell'art. 14 della legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie.

In compenso del concorso obbligatorio da prestarsi

alle Provincie intereseate, giusta la legge predetta, il sig. Mazzorin chiederebbe alle Provincie stesse un'annualità di lire centomila per venticinque anni, a decorrere dalla data dell'apertura della linea all'esercizio.

Io non voglio entrare nel merito della domanda del sig. Mazzorin; voglio solo accennare al fatto, che la garanzia di prodotto lordo chilometrico richiesta al Governo nella somma di lire 10,000 è assai modesta, e si risolve, più che in un impegno finanziario, in un impegno morale; inquantocchè, e per l'importanza della linea per sè stessa, e pel considerevole traffico che su di essa verrebbe a svilupparsi qualora fosse costruita la linea del Sempione, non sia a dubitarsi che il Governo, invece di incontrare spesa, verrebbe ad avere un reddito non disprezzabile nella compartecipazione del 50 0[0 sul prodotto lordo eccedente le L. 10,000 al chilometro.

Le Provincie poi verrebbero tolte dall'imbarazzo di dover addivenire ad una importante operazione finanziaria, allo scopo di procurarsi i fondi necessarii per anticipare al Governo, com'esse hanno deliberato, la spesa di costruzione della linea, il cui importo è preventivato in L. 7,000,000. —

Chiudo questa mia dandovi il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 corrente. Il detto Consiglio ha approvato;

Il progetto riformato di appalto del tratto Signoressa-Treviso della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, limitatamente ai movimenti di terra ed alle opere d'arte;

Il progetto di appalto per la costruzione del 2.o tronco della ferrovia Teramo-Giulianova, dal fosso di Fonte Rosso alla strada per la masseria Rossi (movimenti di terra ed opere d'arte):

La stima ed il Capitolato di appalto delle opere di armamento dal 1.o tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca;

Il progetto di *tramway* a vapore da Alessandria a Casale;

Il progetto modificato del 1.o tronco della linea Faenza-Pontassieve;

Il progetto di appalto e studii comparativi del tratto fra i chil. 4+412 e 6+792 della linea Faenza-Pontassieve;

La proposta di transazione su varie questioni colla Impresa Virtz-Foldi per la costruzione del tronco da Sestri-Levante al torrente Giaro (Ferrovia Ligure).

DELTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Riguardo alle speciali riduzioni ed agevolezze che le varie Amministrazioni ferroviarie hanno concesso per l'Esposizione di Belle Arti di Torino, e che noi abbiamo riferito nel nostro numero del 12 marzo scorso, possiamo ora aggiungere, che dal 21 corrente e fino a tutto luglio p. v., le principali Stazioni delle linee dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali venderanno biglietti di andata e ritorno per Torino a prezzi sensibilmente ridotti in confronto degli ordinarii.

Questi biglietti avranno inoltre una eccezionale validità di giorni 15, se distribuiti da Stazioni Romane e Meridionali, e di 10 se venduti da Stazioni dell'Alta Italia; e per di più daranno diritto ai portatori (cosa che riescirà molto gradita a chi verrà da lontano) di fermarsi, tanto nell'andata, quanto nel ritorno, a Pisa, Firenze, Bologna, Milano o Genova, secondo la loro provenienza.

Cotesta lunga validità permetterà così agli accorrenti di assistere alle svariate feste, che, oltre a quelle per l'Esposizione, avranno luogo in questa città per la venuta degli Augusti nostri Sovrani.

Collo stesso giorno 21 aprile avrà pure principio nelle stesse Stazioni italiane la vendita, da noi parimenti annunciata, dei biglietti circolari francesi, che all'epoca dell'Esposizione di Parigi tornarono tanto utili ai visitatori italiani, e che ora serviranno perfettamente per coloro che vogliono visitare quella di Torino, e poscia fare un giro in Francia, anche toccando la Svizzera, se loro talenta; giacchè uno dei viaggi circolari francesi (N. 2) comprende nel suo itinerario le Stazioni di Neuchâtel, Bienne, Berna, Friburgo, Losanna e Ginevra.

Ci piace inoltre confermare la notizia da noi data circa i treni di piacere che si stavano organizzando dall'Italia per la Francia.

Per iniziativa delle nostre Amministrazioni ferroviarie, un primo treno partirà, infatti, da Roma per Parigi il giorno 4 del prossimo maggio. In esso saranno ammessi viaggiatori in partenza anche da Napoli e da Firenze. Questo primo treno, composto di sole vetture di seconda classe, farà a Torino apposita fermata per l'Esposizione; e sarà di ritorno a Roma il giorno 21, dopo aver toccato Lione, e passando nuovamente per Torino e Genova.

Un secondo treno partirà da Torino nei primi di giugno, ed in questo potranno prender posto tutti gli artisti, che dalle varie città d'Italia si saranno dati convegno in questa.

Anche dalla Francia e dall'Inghilterra si faranno treni di piacere, del cui successo non possiamo dubitare.

Anzi da Parigi ne partirà uno il giorno 12 maggio per Venezia. Anche questo treno si fermerà a Torino, e proseguirà poscia per Milano e Verona. Nel suo ritorno farà sosta a Milano, donde altri treni di piacere condurranno i viaggiatori a visitare i laghi Maggiore e di Como, sui quali le Compagnie di navigazione faranno apposite corse speciali.

Dall'Inghilterra un treno speciale si farà a cura degli Agenti dell'Amministrazione dell'Alta

Italia all'estero, se le Ferrovie francesi favoriranno, come si spera, il loro appoggio. Sarebbe questo il primo treno che in Italia avrebbe luogo per conto di privati Agenti ferroviarii, mentre in Inghilterra consimili treni sono assai frequenti.

Fra le Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, delle Romane e dell'Austria (Sud dell'Austria, Rodolfiana ed Imperatrice Elisabetta) si stanno concertando nuovi viaggi circolari austro-italiani a prezzi ridotti, che comprenderanno la nuova via della Pontebba e quelle di Cormons e Peri.

Le Ferrovie dell'Alta Italia hanno anzi concretato le proprie vedute in proposito; ed ora non si aspetta, per attivare i viaggi in discorso, che la decisione di quelle estere.

Riteniamo perciò che i relativi biglietti possano essere messi in vendita nell'imminente estate.

I più importanti fra tali viaggi, prendendo quale punto di partenza Vienna da una parte, e dall'altra Napoli, Roma, Firenze, comprendono nel rispettivo itinerario Lubiana, Graz, Trieste, Venezia, Bologna, Milano, Torino, Verona, il lago di Garda, il Tirolo e la Pusterthal, estendendosi poi fino a Wörgl, Gastein e Salzburg.

Saranno essi un complemento di quelli già in vigore, tanto coll'Austria, quanto colla Germania.

Nelle conferenze che ebbero luogo in Roma fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane, in concorso di un delegato del Ministero dei lavori pubblici, vennero concretati:

a) Il regolamento uniforme per la distribuzione e lo scambio dei biglietti di libera circolazione e per il rilascio di quelli a prezzo ridotto;

b) Il regolamento pure uniforme per l'uso delle carrozze di lusso e dei break in servizio interno ed in servizio cumulativo.

Sul primo dei detti regolamenti furono in tutto d'accordo i varii rappresentanti. Sul secondo sorse invece una divergenza, non ancora appianata, fra i delegati del Governo e dell'Alta Italia da una parte, e quelli delle Romane e delle Meridionali dall'altra. Vorrebbero questi ultimi che la concessione delle vetture di lusso e di break fosse riservata *personalmente al Ministro dei lavori pubblici*, mentre i primi richiederebbero che la facoltà di tale concessione fosse devoluta semplicemente al *Ministero dei lavori pubblici*, senza l'obbligo dell'intervento personale del Ministro.

Nelle suddette conferenze venne inoltre, in concorso dei rappresentanti dell'Associazione della stampa, discussa la domanda di quest'ultima per la concessione del ribasso del 50 0[0 sul prezzo dei biglietti di viaggio a favore dei giornalisti.

Però non si è approdato a nulla di concreto, inquantocchè i delegati delle Amministrazioni ferroviarie, prima di pronunziarsi in merito, si sono riservati di chiedere istruzioni alle Amministrazioni da cui dipendono.

Siamo informati che in questi giorni ebbe luogo l'applicazione ad una locomotiva, presso il Deposito di Torino, di un nuovo e rimarchevole tipo di iniettore, testè inventato dal signor ing. Mazza, Ispettore principale al Servizio Trazione e Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia. Tale iniettore, che al pari di parecchi altri congegni recentemente introdotti, mira all'utilizzazione, almeno parziale, del vapore uscente a lavoro compiuto nei cilindri, è di tale elementare semplicità, da fare pronosticare che il nuovo apparecchio potrà essere destinato ad un non lieve vantaggio per l'alimentazione delle caldaie delle locomotive, nonchè di qualsiasi caldaia annessa ad una macchina a vapore.

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, nella scorsa settimana, ha prese le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato la nomina di una Commissione speciale per la revisione del sistema di vestiario degli agenti della propria rete, ed ha incaricata la Direzione dell'esercizio di provvedere alla nomina della Commissione stessa.

Ha invitato la Direzione dell'esercizio a provvedere alla nomina di due delegati per prender parte alle conferenze, che avranno luogo prossimamente, per la compilazione di una Convenzione pei trasporti fra Stato e Stato.

Ha incaricato la Direzione medesima della nomina di un delegato, che dovrà prender parte ad apposite conferenze, da tenersi in concorso dei rappresentanti delle altre Amministrazioni ferroviarie, per lo studio delle tariffe e condizioni di trasporto sulle reti delle nostre ferrovie.

Ha sottomesso all'approvazione del Governo la Convenzione stipulata colla Impresa Marsaglia per l'ampliamento della Stazione di Pontebba.

Ha aggiudicato la fornitura di 50 carri da merci, in parti uguali, alla Ditta Galopin-Süe e Jacob di Savona e Diatto di Torino.

La fornitura delle 8000 tonnellate di guide di acciaio Bessemer (mod. N. 2), per la quale l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha tenuto la gara il 15 marzo scorso, fu definitivamente aggiudicata al Bochumer Verein, al prezzo di fr. 232.50 la tonn. per la partita da consegnarsi a Genova, e di fr. 236.05 per quella da consegnarsi a Venezia.

Allo stesso Bochumer Verein fu pure deliberata dall'Amministrazione delle Ferrovie Romane la fornitura di 2000 tonnellate di guide d'acciaio, mod. Vignole, di 9 metri di lunghezza.

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha aggiudicato alla Società Sächsiche Maschinen-Fabrik (Hartmann), conosciuta per la sua eccellente e solerte fabbricazione, la fornitura di 6 locomotive da merci, a 6 ruote accoppiate, da provvedersi per conto del Governo per la rete Calabro-Sicula.

Per tale fornitura, la suddetta Amministrazione non ha potuto rivolgersi alle Ditte nazionali, stante l'urgenza di avere in servizio le locomotive necessarie per le nuove linee che si apriranno tra pochi mesi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Scrivono alla *Nazione* che la Sotto-Commissione speciale d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, incaricata di recarsi in Sardegna, terrà in Cagliari la sua prima seduta il 16 corr.

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 10 ant. del 28 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Como, si terrà simultaneamente la già annunciata asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende, in provincia di Como, compreso fra l'imbocco della galleria di Maccagno Inferiore ed il Rivo Vallegrande, della lunghezza di metri 4000, escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc., per la presunta somma di L. 1,742,950.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 15 dal giorno della consegna.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno fare un deposito interinale di L. 87,000, in numerario o rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 137,000, come sopra.

Ferrovie Calabro-Sicule. — Il 23 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Palermo, Caltanissetta e Girgenti, si terrà simultaneamente l'asta per l'appalto della provvista di tonnellate 3161 di ruotaie Vignolles, in acciaio Bessemer, occorrenti all'armamento dei tronchi delle ferrovie Calabro-Sicule detti di Vallelunga e delle Caldare in Sicilia, per la presunta somma di L. 1,122,155.

La consegna dovrà farsi entro quattro mesi dalla data della definitiva aggiudicazione: allo Scalo ferroviario marittimo di Palermo, per tonnellate 817 da 9.m e tonnellate 157 da m. 8.94; ed alla Stazione ferroviaria di Porto Empedocle, per tonnellate 1843 da 9.m e tonnellate 344 da m. 8.94.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno fare, presso le Tesorerie provinciali di Roma, Palermo, Caltanissetta e Girgenti, un deposito interinale di L. 37,500, in numerario o rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata al decimo della presunta somma di deliberamento, in numerario o rendita come sopra.

Ferrovia Umbro-Aretina. — Scrivono alla *Nazione* da Arezzo, 5:

Eravamo una cinquantina, di ottantasei che compongono il Comitato promotore; e dai punti più lontani delle provincie di Perugia e di Arezzo s'era convenuti a Città di Castello, per udire il resoconto dei Consiglio amministrativo e deliberare il da farsi.

Presiedeva il cav. Sebastiano Fenzi, che aprì l'adunanza annunziando la ferrovia umbro-aretina avere fatto passaggio dalla sfera delle idee a quella dei fatti; e questo essere il primo esempio in Italia, che per la iniziativa di un manipolo di cittadini sia abilitato il Governo, e per la forza delle cose quasi obbligato, a dare la concessione di una ferrovia economica di qualche importanza.

Poi il segretario Corvini lesse un succoso rapporto di ciò che il Consiglio amministrativo avea fatto e deliberato fino a quel giorno; e dopo il rapporto, fu data lettura del seguente schema di deliberazione:

« Il Comitato promotore,

« Udita la relazione del Comitato amministrativo,

« Vista la domanda del Municipio di Città di Castello, in data 18 marzo decorso, diretta ad ottenere la cessione del progetto della strada ferrata umbro-aretina;

« *Delibera:*

di consegnare ai Comuni delle provincie di Perugia e di Arezzo, e per essi a quello di Città di Castello, interessati nella costruzione della strada ferrata, gli studii tecnici approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 21 febbraio 1880, affinchè il predetto Comune di Città di Castello possa promuovere la formazione del Consorzio, a senso dell'art. 43 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici; e frattanto dichiara di rimanere in funzioni per coadiuvare la costituzione del Consorzio medesimo, e quindi cooperare con esso alla scelta di una Società, la quale, intraprendendo l'opera, dovrà provvedere al pagamento degli studii e al rimborso delle Azioni ».

Quali sono queste Azioni? quali questi studii?

Le Azioni sono il frutto di una sottoscrizione, per quote di lire cento ciascuna, aperta fra i maggiorenti di Città di Castello, cui successivamente hanno aderito pochi cittadini di Arezzo, Anghiari, Ancona, Citerna, Firenze, Gubbio, Montecchi, Monte Santa Maria Tiberina, Rimini, San Giustino e S. Sepolcro.

Quanto agli studii, essi sono diligentissima opera dei signori Lapi e Gigli, che per sole lire cinquanta al chilometro, ossia per qualche cosa meno che il rimborso delle sole spese vive, si sobbarcarono alla enorme fatica di studiare 130 chilometri di strada ferrata, e presentare al Governo il relativo progetto in soli quattro mesi di tempo. Vero miracolo di operosità!

Lo schema di deliberazione venne approvato all'unanimità e per appello nominale.

Ferrovia Rimini-Ferrara. — Si ha da Forlì, 6, che quel Consiglio provinciale ha stanziato la somma di L. 320,000 pel concorso alla costruzione della linea ferroviaria Rimini-Ferrara.

Ferrovie Romane. — Dalla Direzione generale delle Strade ferrate Romane ci venne gentilmente trasmesso un esemplare dell'*Inventario dei veicoli esistenti al* 31 *dicembre* 1879, testè da essa pubblicato in Firenze coi tipi di G. Civelli.

L'Inventario è diviso in due parti, cioè: Materiale pel servizio Viaggiatori, e Materiale pel servizio Merci e Bestiami, suddiviso come segue:

Servizio Viaggiatori. — Carrozze Sovrane 7 (3 papali e 4 Reali); Break 5; Saloni 16; Carrozze di 1.a classe 145; miste 46; di 2.a classe 189; cellulari 2; di 3.a classe 460 — Totale 870.

Servizio Merci e Bestiami. — Bagagliai 133; Cavallai 39; Piatteforme 3; Vagoni coperti da merci 317; id. per trasporto vetture 6; id. da merci e bestiami 1672; vagoni a cassetta 543; id. a ribalta 410; id. piani 241; id. a bilico 113; id. a bilico con ribalta 100; id. coperti di soccorso 19; id. per trasporto polveri 10; vagoni da materiali ballast) 112; id. per trasporto animali suini 6; id. con gru 17 — Totale 3741.

Il numero complessivo dei detti veicoli ascende quindi a 4611; colla indicazione del nome del fabbricante; della data e del luogo di fabbricazione, del numero degli assi, se con freno o senza; del numero dei posti, dei compartimenti, se con *coupé* o senza; del peso o tara, nonchè del volume interno e della portata pei veicoli da merci e bestiami: e se con transito o senza per tutti.

Seguono infine altre indicazioni relative alla circolazione dei detti veicoli, secondo le categorie a cui appartengono e le marche speciali da cui sono contrassegnati.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Il Consiglio provinciale di Cremona, nella seduta straordinaria del 6 corr., discusse la proposta della Giunta pel concorso immediato della Provincia, fino alla concorrenza della somma di L. 500,000, alle spese di costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo; e la proposta venne adottata all'unanimità.

Ferrovia Vigevano-Milano. — La *Gazz Uff.* del 9 corr., ha pubblicato il R. Decreto del 4 febb. scorso, con cui, in seguito alla domanda per riduzione del contributo di vigilanza, fatta dalla Società sedente in Milano col nome di *Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso con Stazione propria a Porta Ticinese*, il contributo nelle spese degli Ufficii d'ispezione è diminuito da 1250 a 300 lire annue, dal 1° aprile 1880, pagabili a trimestri anticipati.

Tramway Milano-Pavia. — La Direzione del *tramway* Milano-Pavia ha presentato alla Giunta municipale di Milano un progetto di fabbricato ad uso Stazione nel viale di Porta Ticinese. — La stessa Direzione ha pure domandato alla Giunta di poter percorrere colla linea il Corso Ticinese, la via Torino fino alla piazza del Duomo, adoperando, nell'interno della città, anzichè le macchine, i cavalli.

Tramway Milano-Gallarate. — Il Comitato promotore del *tramway* Milano-Gallarate, avendo incassato, per cessione della concessione e spese relative, dalla Società belga dei *tramways* la somma di L. 20,000, deliberò di erogare in opere di beneficenza tutto l'importo che rimanesse di questa somma, dopo soddisfatte le spese.

Tramway a vapore Torino-Gassino. — Lunedì scorso, presso la Prefettura di Torino, venne firmato l'atto di concessione alla Società anonima di Bruxelles, rappresentata dall'ingegnere direttore sig. Beckers, per la costruzione e l'esercizio d'un *tramway* a vapore fra Torino e Gassino per San Mauro Torinese.

I lavori saranno presto intrapresi, essendo già ordinato il materiale occorrente; e fra pochi mesi sarà aperto all'esercizio il nuovo *tramway*, vivamente desiderato da quelle popolazioni.

Tramway Torino-Orbassano-Giaveno. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 7 corrente, sulla proposta della Giunta, ha deciso che, allo stato delle cose, non si possa prendere in considerazione la domanda presentata dai signori Mondino e Geisser per concessione e sussidio per la costruzione del detto *tramway*.

Tramway Roma-Albano. — Scrivono da Tivoli, 7, all'*Opinione:*

La riuscita felice della vaporiera a sistema *tramway* sulla nostra vetta ha creato nella cittadinanza e nel Municipio di Albano il desiderio di aprire una linea da Roma a quella città.

A tale scopo, venne creata dai signori rappresentanti municipali albanesi una Commissione, coll'incarico di notare e riferire l'utilità di applicazione di questo nuovo ed economico sistema di trazione a vapore sulla loro antica via Appia, ora provinciale.

La Commissione si componeva di quasi tutti i facienti parte di quel Consiglio comunale, capitanata dal signor cav. Feali, sindaco, avente al suo fianco il deputato provinciale signor marchese Ferraioli; e ieri si effettuava la escursione proposta sulla nostra linea, mediante un treno speciale, che entrava in Stazione alle ore 9 e 40 ant.

Quel còmpito sarà riuscito molto gradito alla Commissione premenzionata, presentando esso successi insperati; per cui non le mancherà davvero il voto unanime di quella città, il giono in cui si richiedesse, per porre in atto la locomotiva da Roma ad Albano.

Mettendo in rapporto la nostra linea con quella da costruirsi in Albano, noi troviamo in questa meno difficoltà. La vetta, su cui giace la nostra Tivoli, e il continuo serpeggiamento della strada provinciale di essa, causa di curve le più risentite in alcuni punti, costituivano molte difficoltà nella pratica del *tramway*, e pure furono superate e prodigiosamente risolute....

Alla refezione qui offerta alla Commissione, il direttore cavaliere Desiderio Baccelli pose in rilievo tutto ciò che vi è di utile nel vapore a sistema *tram*, ed affermò che la linea Roma-Albano non doveva essere che una derivazione di quella di Roma-Tivoli, con una sola Stazione a Roma, congiungendo così i Colli Laziali alla Capitale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 7 corr., scrive:

In questi ultimi giorni, i giornali svizzeri (e noi pure con essi) hanno parlato del probabile risparmio di 11 milioni di franchi sulla cifra di 60 milioni di franchi preventivati per la costruzione del tunnel del Gottardo.

Si scrive però da Zurigo al *Bund*, che, secondo il contratto di costruzione coll'impresario signor Favre, la suddetta previsione non pare esatta. Per il completo traforo del tunnel, l'Impresa Favre riceve un pagamento di franchi 2800 per metro corrente, il che, sopra 14,920 metri, importa la somma di fr 41,776,000. La muratura vien fissata dalla Società e bonificata all'impresario in base ai prezzi convenuti per i differenti profili e che variano tra i franchi 800 fino a fr. 2470 per metro corrente. Senza muratura rimane finora un breve tratto di 653.5 metri. Ammettendo che un quarto della lunghezza del tunnel debba essere murato col più forte rivestimento, e che invece i tre quarti lo siano col più leggiero, si avrebbe un prezzo medio di fr. 1217 per metro corrente, e quindi una spesa di fr. 17,362,000 per muratura; in conseguenza, con questa aggiunta, il tunnel completo verrebbe a costare 59,138,000 franchi. Si aggiunga poi che in questo prezzo non sono compresi i due portali d'ingresso al tunnel e le ruotaie; per cui si può ritenere come un risultato assai favorevole, se le spese si limiteranno ai 60 milioni preventivati.

— Scrivono pure da Berna al *Journal de Genève* che la suddetta economia è posta colà molto in dubbio, e si giunge persino ad attribuire codesta notizia a manovre di Borsa, dirette a far rialzare le Azioni dell'impresa, che, a tenore degli statuti, avrebbero diritto ai due terzi delle economie realizzate.

Ferrovie svizzere. — La Direzione della ferrovia waldenburghese ha presentato la perizia delle spese per la costruzione di una ferrovia a sezione ridotta, e quasi completamente percorrente sopra strade pubbliche, da Liestal a Waldenburgo, per l'importo di fr. 362,500 (per ciascuno dei circa 12 1/2 chilometri da costruirsi, circa fr. 29,000), unitamente alle prove di essere in possesso dei mezzi per l'esecuzione di questa impresa, per la somma di fr. 386,400.

Dopo l'esame praticato dal Dipartimento delle ferrovie, il Consiglio federale, nella seduta del 6 corr., ha approvata la dimostrazione finanziaria, alla condizione però che nel termine di un mese sarà presentata una dichiarazione assicurante il possesso dei fr. 11,900 del capitale-azioni, finora non dimostrato in forma precisa.

Ferrovie nella Corsica. — Scrivono da Bastia 5, alla *Gazz. d'Italia :*

In Corsica si presta un grandissimo interesse ai lavori della ferrovia, che sono già molto avanzati.

Ad Ajaccio si sono colmati 20 mila metri quadrati di mare, che dovranno servire di base ai diversi fabbricati della Stazione, che occuperanno una superficie di 7 ettari.

Il viale, che deve condurre dalla Stazione in città, è stato terminato e piantato di alberi. I lavori del ramo da Ajaccio a Mezzana sono in piena esecuzione, e le rotaie ne sono collocate sopra un percorso di due chilometri. Sulla linea da Bastia a Corte, il tronco da Casamozza a Ponte Leccia, cioè 22 chilometri, sarà messo in aggiudicazione al prezzo di 2 milioni e mezzo.

Il progetto è terminato e sottomesso all'approvazione del Consiglio superiore dei ponti e strade. Sarebbe da de-

siderare che si affrettassero i lavori a Corte La cosa è tanto più facile, che i lavori della Stazione potrebbero essere intrapresi senza grandi difficoltà, giacchè non occorre nemmeno interrogare il giurì d'*espropriazione*.

La Stazione sarà costruita nella valle del Tavignano, sopra un terreno dell'estensione di circa sette ettari, un terreno che la Comune di Corte ha ceduto gratuitamente allo Stato, onde favoreggiare ed incalzare la costruzione della strada ferrata, che è per il nostro paese d'una immensa importanza, tanto per lo sviluppo del commercio, come per il richiamo dei visitatori.

Ferrovie austro-ungariche. — Il Ministro delle comunicazioni dichiarò al Parlamento ungherese essere sua intenzione di presentare, ancora nel corrente mese, una proposta relativa alla costruzione della ferrovia Budapest-Semlino; ed osservò poi non avere il Governo preso alcun impegno a compensi diretti per la costruzione della ferrovia dell'Arlberg.

Ferrovie in Russia. — Scrivono da Tiflis (Caucaso), 16|28 marzo, alla *Gazzetta d'Italia:*

Si è cominciato lo studio del tracciato della nuova linea ferrata di Argune-Aragua o di Grozni-Tiflis.

Tra Grozni e Ievdokimof esiste già una strada. La linea progettata avrebbe 112 verste. Bisognerà fare dei lavori nella roccia sulla riva sinistra dell'Aragua.

Questa strada costerà grandi somme, ma renderà dei servizii immensi, perchè legherà Tiflis, centro del commercio del Caucaso, colla Cetcnia, abitata da una popolazione attiva ed industriosa, che oggi non ha per così dire sbocchi per la vendita de' suoi prodotti.

Notizie Diverse

Nuovi lavori stradali ed idraulici — Nella seduta di lunedì alla Camera dei deputati, l'on. Ministro dei lavori pubblici ha presentato un progetto di legge per nuovi e straordinarii lavori stradali ed idraulici da eseguirsi nel decennio 1881-1890.

La spesa complessiva è di lire 296 milioni, che si compongono di 20 milioni all'anno di bilancio straordinario, e di un supplemento di 12 milioni pei primi otto anni, da ritrarsi dai proventi delle Obbligazioni ecclesiastiche.

Nel complesso della spesa sono inclusi gl'impegni per leggi in corso, dell'ammontare di 133 milioni, e così restano disponibili 163 milioni per opere nuove. Queste sono specificate, una per una, nelle tabelle annesse al progetto di legge, ed importano:

per lavori stradali	67	milioni
» fluviali	44	»
» di bonificazione	22	»
» di porti	30	»
Totale	163	milioni

Il progetto dell'on. Ministro è un piano generale dei lavori più importanti, che si svolge in un decennio e che corrisponde ai voti delle popolazioni. La quota annua non oltrepassa quella che si spende attualmente nel bilancio dei lavori pubblici; ma l'ordine e la qualità dei lavori si sistemano, e si risparmia la presentazione di tanti progetti speciali.

Esposizione internazionale per la pesca a Berlino. — Nella tornata del 7 corr. alla Camera dei deputati venne posto in discussione il seguente progetto di legge:

« *Articolo unico.* È stanziata la somma di L. 50,000 nel bilancio di prima previsione del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'anno 1880, in apposito capitolo n. 43 *bis* col titolo:

« Partecipazione italiana all'Esposizione internazionale di prodotti e strumenti di pesca a Berlino ».

Luzzatti crede necessario che il Ministro esponga i suoi criterii sulla partecipazione dell'Italia a questa Esposizione, e sui preparativi per questa partecipazione.

Miceli (ministro) dice che tutto assicura che l'Esposizione sarà molto importante, come può rilevarsi dal programma. Ciascun paese potrà trar profitto, tanto dal punto di vista scientifico, che industriale. L'Italia sarà, senza dubbio, degnamente rappresentata. Andranno a Berlino non meno di venti vetrine di corallo e di tartarughe, e 13 collezioni di animali acquatici.

L'on. Ministro dà pure alcuni schiarimenti circa la bibliografia sulla pesca, pubblicata dal Ministero d'agricoltura, e ricorda con lode i lavori del cav. Romanelli.

Luzzatti non disconosce l'utilità della partecipazione dell'Italia all'Esposizione, ma osserva che c'è contraddizione fra questa spesa e l'avarizia in altre spese.

Ricorda che i nostri Gabinetti scientifici difettano di oggetti, e ricorda pure il recente voto con cui fu respinta la spesa di 23,000 lire per le Scuole d'arti e mestieri.

Non si oppone a questo progetto di legge, perchè forse fu consigliato anche da considerazioni politiche. Ma crede necessario che la spesa sia veramente limitata alle 50,000 lire. Bisogna che le spese sieno commisurate in guisa da non oltrepassare questa somma.

Fa altre considerazioni sulle Esposizioni in generale; e crede che il Governo debba profittare anche di questa occasione per ottenere che sia tolta la barriera daziaria che impedisce le esportazioni. È necessario che la Germania ribassi le sue durissime tariffe, ed è obbligo del Governo di adoperarsi a questo scopo.

Miceli risponde di aver aderito all'Esposizione anche col concetto di profittare dell'occasione per lo scopo accennato dall'onorevole preopinante. Il Governo si varrà anche di questa circostanza, non ne dubiti l'on. Luzzatti.

Dal Comitato di Berlino si mostrò vivo desiderio che l'Italia partecipasse a quella Esposizione, e l'illustre uomo che rappresenta la Germania in Italia si adoperò molto efficacemente a questo scopo.

L'Italia avrà a Berlino tutte le agevolezze, e non ci pentiremo della spesa. Sarà premura del Governo di non oltrepassarla:

Luzzatti propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera prende atto delle dichiarazioni del Ministro di agricoltura e commercio, che la spesa non oltrepasserà le L. 50,000 e che il Governo coglierà quest'occasione per insistere vivamente sul ribasso della tariffa daziaria germanica sui prodotti italiani ».

Quest'ordine del giorno, accettato dal Ministro e dalla Commissione, è approvato dalla Camera.

È pure approvato l'articolo unico del progetto di legge; e lo scrutinio segreto sul medesimo dà voti favorevoli 173, contrarii 36.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Leggesi nel *Diritto:*

Il 5 corr., alle ore 12 1|2, si è riunita al Ministero di agricoltura, industria e commercio la Commissione del bonificamento della campagna romana, ai termini della legge dell'11 dicembre 1879.

Erano presenti i signori Brauzzi, Pareto e Amenduni, delegati del Ministero dei lavori pubblici, ed i signori Canevari, Di Tucci e Siemoni, nominati dal Ministero di agricoltura. Sul principio della seduta, la Commissione ha nominato a suo presidente il comm. Brauzzi, ispettore del Genio civile, ed a segretario l'ingegnere Di Tucci. Poscia, dopo aver preso conoscenza delle carte comunicatele dai due Ministeri interessati nell'applicazione della legge sul bonificamento, ha discusso lungamente intorno all'indirizzo da dare ai suoi lavori; ed ha stabilito finalmente di pregare il Ministero di agricoltura perchè faccia invito ad alcuni tra i più noti coltivatori dell'Agro Romano di recarsi in seno alla Commissione per manifestare il proprio avviso intorno ai più grandi problemi, che per la Commissione stessa formeranno oggetto di discussione.

Le prossime adunanze avranno luogo nei giorni di lunedì e di giovedì della settimana entrante.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 29 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), sono aggiunte all'elenco delle strade provinciali di Cuneo quella da Cuneo a Trinità per **Castelletto-Stura-Montenero e Sant' Albano, e**

l'altra di Valle di Po da Saluzzo a Paesana per Revello-Sanfront-Rifreddo.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 7), è approvata la rettificazione della strada provinciale Mestre-Portogruaro, in provincia di Venezia, mediante un nuovo tronco, che da Prà di Levada raggiunga direttamente il ponte nella località detta Le Tezze, a seconda del piano della località. in data 22 luglio 1877; ed è pure approvata la modificazione dell'elenco delle strade provinciali, iscrivendovi cioè il nuovo tronco, e cancellandone quelli da Prà di Levada a Torre di Mosto e da Torre di Mosto alle Tezze, che nel tempo stabilito dalla legge passeranno a carico dei rispettivi Comuni.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 26 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano, col titolo di *Società privilegiata italiana per la fusione degli zolfi*, da L. 1,600,000, diviso in 3200 azioni da L. 500 ciascuna, a L. 600,000, diviso in 6000 azioni da L. 100 ciascuna, di cui 3200 comuni in sostituzione delle antiche da L. 500 e 2800 privilegiate; colla proroga della durata della Società fino al 31 dicembre 1891, e con relativo nuovo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto del 29 detto mese (*Gazz. Uff.* dell'8), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Scandiano (prov. di Reggio Emilia).

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni nominative sedente in Imola, col titolo di *Società promotrice delle piccole industrie*, col capitale nominale di L. 25,000, diviso in 625 azioni da L. 40 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Casse postali di risparmio. — Dal resoconto sommario delle operazioni compiute dalle Casse postali di risparmio a tutto il mese di febbraio 1880, testè pubblicato dalla *Gazz. Uff.*, rilevasi che nel mese stesso furono fatti 44,051 depositi per un importo di L. 3,899,444.16, e 18,505 rimborsi per la somma di L. 2,005,804.85.

Il movimento generale delle Casse postali di risparmio, dalla loro istituzione a tutto febbraio, fu questo: Uffici autorizzati ad operare come succursali della Cassa centrale 3272; depositi 1,091,502 per la somma di L. 70,876,715.55; e rimborsi 393,110 per la somma di L. 40,415,971.87. Il residuo del credito dei depositanti ascende pertanto a lire 30,857,264.24.

Emissione di biglietti consorziali. — Il Ministro del tesoro ha pubblicato, in data 27 marzo p. p., il seguente decreto:

Veduto il Decreto ministeriale 28 novembre 1877, che autorizzò il Consorzio degli Istituti di emissione a mettere in circolazione 340,000 biglietti consorziali da lire 250, pel valore complessivo di 85 *milioni di lire*;

Veduto l'altro Decreto 14 maggio 1879, con cui fu determinata l'emissione, pel servizio di scorta, di 60,000 biglietti da lire 250 pel valore complessivo di 15 *milioni di lire*, divisi in sei serie coi numeri dal 35 al 40;

Ritenuta la dimostrata necessità ed urgenza di provvedere alla emissione di altri biglietti consorziali di quel taglio, coi quali sopperire al cambio di quelli logori e fuori d'uso;

D'accordo col Ministro d'agricoltura, industria e commercio,

Determina:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato a fabbricare ed emettere pel servizio di scorta, e per l'uso e nei modi di cui l'articolo 9 del regolamento approvato con Reale Decreto 28 febbraio 1875, n. 2357 (serie 2ª), altri 60,000 *biglietti* da lire 250, per la complessiva somma di 15 *milioni di lire*, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici già approvati per quelli di prima emissione col R. Decreto 3 novembre 1877, n. 4142.

Questi nuovi biglietti saranno ripartiti in sei serie, a cominciare dalla 41ª alla 46ª inclusive, ed ognuna sarà composta di 10,000 biglietti numerati dall'1 al 10,000.

Pagamento di Consolidato. — La Direzione generale del Tesoro annuncia che, per le considerazioni medesime che consigliarono nei precedenti semestri l'anticipato pagamento nel regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 per cento, il signor Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato per il semestre scadente al 1° luglio 1880 abbia a cominciare dal giorno 15 del corrente mese di aprile.

Ufficii telegrafici. — Il 3 corrente, in Faicchio (provincia di Benevento), nonchè presso la base del Cono Vesuviano (provincia di Napoli); ed il 7 corr. in S. Leo (prov. di Pesaro e Urbino) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telefoni a Londra. — Si è cominciata a Londra la costruzione d'una rete di telefoni, destinati a riunire le Corti che stanno in Chancery-Lane e quelle che tengono la loro sede a Westminster. Con una spesa insignificante, i magistrati inglesi avranno il vantaggio di comunicare tra loro in guisa così facile, come se tutti gli ufficiali giudiziarii fossero concentrati in uno stesso luogo. Il telefono permetterà di economizzare somme enormi, che sarebbero state necessarie per la costruzione d'un Palazzo di giustizia, la cui necessità diventa sempre più grande ogni anno.

Il ponte di Brooklyn. — Leggiamo nell'*Eco d'Italia* di Nuova-York:

Nella sua visita a New-York, il signor Di Lesseps dedicò due giorni allo studio dei piani e dei lavori del ponte di Brooklyn, riconosciuto il più grande e il più costoso che esista al mondo.

Il progetto di questo ponte, indubbiamente una delle maraviglie moderne, sorse col famoso *Tweed*, il quale colla sua camarilla sperava dall'esecuzione un gruzzolo di denaro assai più rilevante dei 14 o 15 milioni di dollari, estorti col nuovo Palazzo di giustizia.

Se, dopo la caduta del *Tweed Ring*, il progetto non fu abbandonato, si è perchè l'amor proprio delle due città fu stuzzicato dall'idea di possedere un'opera sì grandiosa con la misera spesa di sette milioni di dollari: somma, d'altronde, già votata dalla Legislatura, la quale ebbe, per compenso della sua adesione, la piccola bagattella di 65,000 dollari, da togliersi al fondo votato.

Quando però il lavoro fu per metà avviato, la Commissione apposita fu costretta a dichiarare che la somma era insufficiente; ed infatti, i sette milioni erano spesi ben presto, colla certezza di doverne consumare altri sette almeno, se si vuol portare il ponte a compimento.

Senza essere ben sicure dell'utilità di quest'opera, le Amminisirazioni di New-York e di Brooklyn decisero tuttavia di proseguire, e fra un anno potranno dire di possedere il ponte più colossale del mondo, un ponte sospeso di 1595 piedi di lunghezza nella sua gettata, e di avere accresciuto il loro debito comunale di 15 milioni di dollari.

— Scrivono pure da Nuova York 20, marzo, alla *Gazzetta d'Italia:*

Grazie al tempo primaverile prevalso in quest'inverno, i lavori del ponte sospeso attraverso l'*East River* non si sono interrotti; e c'è luogo a sperare che fra un anno sarà finito, purchè si voti senza indugio la somma che ancora si richiede per compierlo.

Si parla di costruire una ferrovia pensile sul ponte per trasportare i transitanti da Nuova-York a Brooklyn e viceversa. Gl'ingegneri opinano però che meglio varrà adoperare vagoni non pensili, mossi da una gomena metallica senza fine, estendentesi da una estremità all'altra del ponte e connessa al freno dei carrozzoni.

Questo ponte faciliterà il transito fra le due città, ma però si teme che impaccierà la navigazione. Devono passarvi sotto bastimenti di grossa portata, fra cui quelli che vanno a Kunters' Point a caricare petrolio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Fermi i valori ferroviarii nella scorsa settimana, e in ispecial modo le Azioni della Società delle Meridionali; le quali esperimentarono deferente il mercato, che le tenne ferme a 427 e per ultimo a 431. Le Obbligazioni relative quotate a 287.25 e 287.50; i Boni a 593.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 294.70 e 295.50; quelle, della serie B, a 298 e 299; le nuove, a 279 e 279.75.

Le Azioni Ferrovie Romane trattate a 153.25 circa; l'Alta Italia a 302 e 299.75; le Pontebbane a 454 e 455; le Centrali Toscane a 464.50; le Palermo-Trapani a 323.50 e 322.50.

A Parigi, le Lombarde, poco curate, da 186 scesero a 180; le Obbligazioni da 275 a 270; le Vittorio Emanuele da 276 a 274; le Azioni Ferrovie Romane ferme sul 138 e 139; meno ferme le Obbligazioni a 336 e 333.

CONVOCAZIONI

Società italiana per la fabbricazione di polveri piriche in Milano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corr. in Milano (via S. Andrea, 23), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1879, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1880, e per proposte e comunicazioni diverse.

Strada ferrata Torino-Pinerolo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 4 maggio p. v. in Torino (sala della Borsa), per udire la relazione della Presidenza, per l'approvazione del bilancio, per proposta di sussidio alla ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo, per comunicazione relativa al prolungamento da Pinerolo a Torre Pellice, per la nomina di 4 consiglieri uscenti, e per la estrazione di 44 azioni da estinguere.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 7 maggio p. v. in Roma) sede sociale, via Due Macelli, 31), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1879, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e revisori pel 1880.

Banca italiana di costruzione. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 maggio p. v. in Genova (via Peschiera, 11), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio, per riduzione del capitale sociale, e per la nomina di consiglieri.

Avvisi d'Asta

Il 19 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Parma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Parma ed il ponte sul torrente Sporzana, della lunghezza di m. 23,929, per la presunta annua somma di L. 14,976. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz' annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª) per la novennale manutenzione del tronco della indicata strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Cavazzola ed il Monte Cisa, della lunghezza di m. 17,324, per la presunta annua somma di L. 15,840. Manutenzione come sopra. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure l'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della suindicata strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra il ponte sul torrente Sporzana e Cavazzola, della lunghezza di m. 19,868, per la presunta annua somma di L. 19,104. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Civita Farnese, dall'abitato di Itri alla strada provinciale di Ceprano, della lunghezza di metri 49,178, in diminuzione dell'annuo canone di L. 8596.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1000 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nicastro (prov. di Catanzaro), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria, che dalla consortile di Filadelfia va alla frazione del Comune di Polia, detta Poliolo, della lunghezza di metri 12,539.83, per il presunto importo di L. 124,442. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6250 in valuta legale; cauzione definitiva L. 12,500, idem o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Naro a Canicatti, primo tronco, dalla portella Alongi al molino Fico, della lunghezza di m. 5335.65, per la presunta somma di L. 85,725.37. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 4250; cauzione definitiva L. 8500 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del tronco della strada provinciale da Palermo a Messina per Catania e S. Caterina, per l'annuo canone di L. 19,030. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1883. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, oltre un supplente solidale.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Villaricca (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto di lavori diversi nei fabbricati comunali e stradali, per il complessivo importo di L. 77,399.21. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito cauzionale L. 15,000 in biglietti di Banca o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Vittoria (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle vie interne Garibaldi e Bixio, per il presunto importo di L. 86,188.50. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000, idem.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Frazzanò, che dall'abitato va al confine con Longi, della lunghezza di m. 3799.49, per la presunta somma di L. 88,836.09. Deposito interinale L. 4000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8800 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale, dal Modenese al Fiorentino, compreso fra il ponte di Battistella e Serrabassa, della lunghezza di m. 11,505.20, per la presunta somma annua di L. 11,530. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 2200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Forlì, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale escavazione del portocanale di Rimini, per il presunto importo complessivo di lire 64,476. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale ad 1|6 dell'importo netto delle opere assunte, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Lattarico, che dalle nazionale presso Finita arriva alla ex-militare dirimpetto al Casino Bodotà, della lunghezza di m. 82,060, per la presunta somma di lire 72,495.37. Deposito interinale L. 3600; cauzione definitiva L. 7,200.

— Il 27 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Novara, si procederà al definitivo appalto della costruzione del tronco di strada carreggiabile compreso fra l'abitato di Zublena e la regione Valcarozza, in diminuzione dell'importo di L. 98,377.58, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5000, colle condizioni dell'incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

13ª Settimana. — *Dal 26 marzo al 1º aprile* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	412,764.86	285.45
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	429,327.69	296.91
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 16,562.83	— 11.46
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	4,822,370.44	3,334 97
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	4,881,375.43	3,375.78
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 59,004.99	— 40.81
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	150,839.68	129.25
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	140,738.96	121.85
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 10,100.72	+ 7.40
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,165.17	1,979,030.94	1,698.49
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,153.32	1,972,855.64	1,710.59
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,85	— 6,175.30	— 12.10

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,878,94	8,880.70	6,631.65
Piccola Velocità	6,387,48	213.33	3,204.37
Totali . . .	29,266.42	9,094.03	9,836.02

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	451,074.40	13,991.85
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	470,135.49	14,794.33
Differenza { in più . . .	24	—	—
Differenza { in meno . . .	—	19,061.09	802.48
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 22 gennaio 1880 . . .	1,681	1,356,876.89	14,029.63
Periodo corr. 1878	1,657	1,318,954.54	13,835.05
Aumento	24	38,922.35	194.58
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,581.14	»	32,095.64	39,676.78
Bagagli e cani.	»	96.33	»	481.67	578.00
Merci a G.V. ..	»	1,047.36	»	5,339.43	6,386.79
Merci a P.V. ..	»	9,547.33	»	29,881.88	39,429.21
Introiti diversi.	»	487.01	»	630.99	1,118.00
Totale L.	»	18,759.17	»	68,429.61	87,188.78

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in otto gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **97,700** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,580,400** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **359,400** »

ACCIAIO in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **1 maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 3 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 aprile 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabbato 17 corrente, alle ore 10 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto per anni sei del tronco della strada provinciale da Pinerolo a Susa, compreso fra la sua diramazione da quella Torino-Pinerolo e l'incontro, ad Avigliana, con quella Torino-Susa.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 11,341.84, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1880 e sarà ultimato al 30 giugno 1886, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare alla Banca Nazionale nella Cassa della Provincia la somma di L. 1400, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 4666 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 3 aprile 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 21 Aprile 1880 N° 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Gennaio 1880)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di gennaio 1880, confrontati con quelli del gennaio 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di gennaio 1880 salì a L. 11,216,513 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,235,191
Bagagli	»	160,897
Merci a grande velocità	»	1,176,096
Id. a piccola velocità	»	5,580,355
Prodotti diversi	»	63,974
Totale	L.	11,216,513

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	6,430,424	L.	6,362,614
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,073,050	»	1,087,988
» Romane	»	1,948,227	»	2,151,803
» Meridionali . . .	»	1,526,807	»	1,608,325
» Venete	»	75,435	»	56,492
» Sarde	»	77,112	»	79,240
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	28,306	»	29,405
» Torino-Rivoli . .	»	8,476	»	8,989
» Settimo-Rivarolo .	»	8,787	»	8,835
» Milano-Saronno-Erba	»	33,716	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	6,173	»	»
Totale	L.	11,216,513	L.	11,393,691

(1) Vedi *Monitore* N. 14 a. c.

Si ebbe dunque nel gennaio 1880 una diminuzione di lire 177,178 in confronto del gennaio 1879. Diminuirono le ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato di L. 14,938, le Romane di L. 203,576, le Meridionali di L. 81,518, le Sarde di L. 2,128, la Torino-Lanzo di L. 1,090, Torino-Rivoli di L. 543, Settimo-Rivarolo di L. 48. Aumentarono invece le Ferrovie dello Stato di L. 67,810, e le Venete di L. 18,943; non potendosi tener conto delle ultime due linee, non ancora aperte all'esercizio nel 1879.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel gennaio 1879 era di chil. 8307, nel gennaio 1880 ascendeva invece a chil. 8430, essendosi in questo mese aggiunti chil. 12 pel tronco Baragiano-Picerno (rete Calabro-Sicula) ai chil. 8418, ch'erano nel mese di dicembre 1879. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di gennaio 1880, confrontato con quello del gennaio 1879, presenta le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	1,702	L.	1,695
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,147	»	1,163
» Romane	»	1,158	»	1,297
» Meridionali	»	1,052	»	1,109
» Venete	»	550	»	412
» Sarde	»	333	»	343
Ferrovia Torino-Lanzo	»	884	»	918
» Torino-Rivoli	»	706	»	749
» Settimo-Rivarolo . . .	»	382	»	384
» Milano-Saronno-Erba . .	»	561	»	»
» Conegliano-Vittorio . .	»	361	»	»
Media complessiva	L.	1,343	L.	1,384

Si ebbe dunque nel gennaio 1880 una diminuzione totale L. 41. Diminuirono le Società diverse esercite dallo

Stato di L. 16, le Romane di L. 139, le Meridionali di L. 57, le Sarde di L. 10, la Torino-Lanzo di L. 34, la Torino-Rivoli di L. 43, e la Settimo-Rivarolo di L. 2. Aumentarono invece le ferrovie dello Stato di L. 7, e le Venete di L. 138.

Quanto alla navigazione del lago di Garda, il prodotto del mese di gennaio 1880 ascese a L. 6,205, cioè con un aumento di L. 48 in confronto del gennaio 1879.

IL LAVORO DEI FANCIULLI E DELLE DONNE

Nel N. 3, del 21 gennaio scorso, pubblicammo una nostra corrispondenza da Roma (*O*), la quale ci offriva alcune primizie sulle diverse risposte date da Corpi morali, industriali, ecc., alla Circolare 25 luglio 1879 dell'on. Cairoli, allora reggente il Ministero di agricoltura industria e commercio, intorno un progetto di legge da lui preparato sul lavoro dei fanciulli e delle donne nelle miniere e nelle fabbriche.

Ora, la Direzione dell'industria e del commercio presso il suddetto Ministero ha trovato opportuno di pubblicare tutte le accennate risposte, che compongono un grosso volume di oltre 850 pagine in 8° (tip. Eredi Botta), di cui ci venne gentilmente trasmesso un esemplare.

Da tale pubblicazione importantissima per la grave questione economica e sociale di cui tratta, e di cui il Parlamento italiano dovrà tra breve occuparsi con particolare interesse, crediamo far cosa gradita ai nostri lettori di estrarre alcuni ragguagli generali, che completano quelli offertici dal suddetto nostro corrispondente.

La suddetta Circolare dell'on. Cairoli era diretta ai Prefetti, alle Deputazioni provinciali, ai Consigli provinciali sanitarii, alle Camere di commercio, all'Ispettore-capo ed agli Ingegneri delle miniere capi-distretto, ai Municipii dei capo-luoghi di provincia e dei più importanti centri d'industria, alle Associazioni economiche, alle principali Società di mutuo soccorso ed ai più ragguardevoli industriali, allo scopo di averne il parere circa il progetto di legge allegato alla Circolare medesima.

Le persone e rappresentanze interrogate furono 929, e le risposte sommarono ad 880, ripartite come segue:

	Interrog.	Risposte
Prefetti	N. 69	N. 69
Deputazioni provinciali . .	» 69	» 69
Consigli sanitarii	» 69	» 69
Camere di commercio . . .	» 73	» 73
Ispettore ed Ing. delle miniere	» 11	» 11
Municipii	» 254	» 253
Associazioni economiche . .	» 21	» 18
Società di mutuo soccorso .	» 128	» 114
Industriali	» 235	» 204
Totale	N. 929	N. 880

Queste risposte, molte delle quali contengono estesi ed importanti studii sull'argomento, trovansi nel detto volume classificate per regioni e per provincie nell'ordine sovraindicato; ed un copioso indice alfabetico serve a facilitarne la ricerca.

Vennero poi aggiunti in appendice, col titolo di *Risposte diverse*, alcuni pareri pervenuti al Ministero intorno al medesimo progetto di legge da persone non comprese fra quelle a cui venne inviata la Circolare.

Di tutti questi notevolissimi studii ci riesce impossibile occuparci partitamente, come si converrebbe; ma della Circolare e del relativo progetto di legge, che ne formano il tema, ci pare indispensabile offrire più esatta notizia ai nostri lettori (1).

Anzitutto la Circolare constata che « i paesi più industri e civili hanno quasi tutti, da tempo non breve, leggi intese a prescrivere limitazioni di tempo e di modo al lavoro dei fanciulli »; mentre presso di noi, una sola disposizione di legge è in vigore, cioè quella del 20 novembre 1859 sulle miniere, già vigente nelle antiche provincie piemontesi, nella Lombardia e nelle Marche, la quale vieta i lavori sotterranei ai fanciulli al di sotto dei 10 anni: disposizione che fu poi estesa a tutto il Regno col regolamento approvato dal R. Decreto del 23 novembre 1865.

Ma in parecchie occasioni fu notato, dice la Circolare, come sia, pur troppo, non infrequente, anche presso di noi, l'abuso delle forze giovanili; com'esso concorra a sminuire la gagliardia fisica e le qualità intellettuali delle nostre classi lavoratrici; e come nuoca gravemente, per tal via, all'incremento economico e civile del paese nostro. L'inchiesta industriale e le indagini particolari, compiutesi in talune provincie in seguito alla Circolare del 14 febbraio 1877 del Ministero di agricoltura, industria e commercio, confermarono la gravità degli abusi e le tristi conseguenze che ne derivano.

Due proposte furono fatte in Parlamento per rimediare ai mali deplorati, e vi trovarono favorevole accoglienza. Un disegno di legge, presentato alla Camera dei deputati il 2 febbraio 1875, sulle miniere e sulle cave, contenente

(1) La *Perseveranza* del 19, in un suo articolo analitico sulle accennate risposte, conchiude colle seguenti parole, che di buon grado riferiamo:

« Uno de' lavori più compiuti e pregevoli sullo schema ministeriale è quello inviato dalla Deputazione provinciale di Torino, steso dall'on. Boselli. È concepito con criterii giusti e sodi. Non frasi fatte, non pregiudizi, non rettorica vacua e rumorosa, non vedute unilaterali, ma larghezza di concetti, precisione di idee, misura di linguaggio appropriato e piano. Le obbiezioni sono previste, e v'è data acconcia risposta; i fatti locali sono addotti senza sospetti e senza scuse; dalle cifre della statistica e dalle osservazioni della scienza è tratto conveniente partito, e si conchiude con « parole d'approvazione per gl'intenti della legge della quale si tratta, e di fiducia nel progresso delle istituzioni e dei sentimenti che debbono rendere possibile ed efficace l'applicazione ».

« Tali sono ancora le nostre opinioni, e non da oggi.

« Prima che l'on. Cairoli avesse segnato del suo nome lo schema sul lavoro dei fanciulli, il Congresso tenuto qui nel 1875 dalla Società pel progresso degli studii economici aveva udito propugnare la necessità d'una legge dalla parola eloquente del Luzzatti, e poi vennero le pubblicazioni del Luzzatti stesso, le belle pagine del Lampertico, le Relazioni dei Comitati locali ed Associazioni, tutta una letteratura insomma; e l'on. Minghetti, come ricordammo in cima a questo articolo, ne concretò prima in un disegno di legge le proposte e i voti.

« Vedremo se e quando il progetto sarà fatto legge ».

disposizioni opportune a limitare l'età dell'ammissione e la durata del lavoro dei fanciulli nei lavori minerarii, sia sotterranei, sia a giorno: progetto esaminato da apposita Commissione e da essa raccomandato all'approvazione della Camera. Un progetto di Codice sanitario, approvato dal Senato, conteneva disposizioni analoghe, estese ad ogni ramo d'industria. Ma le vicende parlamentari vietarono che l'uno e l'altro progetto ottenessero la sanzione legislativa.

Da tale stato di cose, l'on. Cairoli si trovò indotto a preparare un disegno di legge speciale, che, attingendo ai progetti antecedenti ed agli esempii delle migliori leggi straniere, e tenendo conto delle condizioni particolari del paese nostro, regolasse acconciamente questa grave materia.

Frutto degli studii all'uopo iniziati presso il Ministero dell'interno e quello dell'agricoltura, industria e commercio fu il progetto di legge che riferiamo qui sotto, e di cui la Circolare dell'on. Cairoli spiega brevemente i criterii.

Esso riguarda quasi esclusivamente il lavoro dei fanciulli, poichè la sola disposizione concernente il lavoro delle donne è intesa a far sì che, nei primi giorni del loro puerperio, non manchino ai bambini le cure materne. All'intento poi di rendere più agevole la prima applicazione delle nuove discipline e meno arduo l'invigilarne l'osservanza, si limiterebbe per ora l'azione della proposta legge al lavoro delle grandi industrie, come si è fatto da principio nei paesi che ora possedono leggi speciali.

Nel determinare le limitazioni opportune, sia per l'età dell'ammissione dei fanciulli e pei successivi periodi di tutela, sia per la durata del lavoro e per le particolari prescrizioni relative ad alcune specie di lavori, si è mirato, non tanto a conseguire per ora il meglio desiderabile, quanto a cansare, fin dove è possibile, anco i lievi e transitorii dissesti, che potrebbero derivarne alle industrie ed alle famiglie operaie.

Si è pure pensato ad aprir l'adito alla concessione di speciali dispense, lasciando al regolamento il determinarne i casi e le norme.

Quanto al modo speciale di vigilanza, inteso ad assicurare l'osservanza delle nuove discipline, il proponente dichiara che, in conformità agli esempii d'altri paesi, serbando pure agl'ingegneri delle miniere la vigilanza per la parte delle industrie minerarie, si aggiungerebbero loro alcuni speciali ispettori, per esercitare il medesimo ufficio rispetto alle altre industrie. Ai prefetti ed ai sindaci incomberebbe poi di cooperare alla vigilanza; ed a questi ultimi spetterebbe specialmente il cómpito di ricevere e conservare le denunzie, a cui sarebbero tenuti gl'industriali che ammettono fanciulli nelle loro officine.

Raccomandata, per ultimo, alle Autorità e rappresentanze, a cui la Circolare era diretta, la maggior sollecitudine nelle relative risposte, per poterle maturamente esaminare, e presentare al più presto al Parlamento il formale progetto di legge, segue il testo dello schema proposto, e ch'è del seguente tenore:

Art. 1. Il lavoro dei fanciulli d'ambo i sessi, nelle fabbriche a motore meccanico, o a fuoco continuo, od aventi più di 20 operaj riuniti, e nelle miniere e cave, è regolato dalle disposizioni della presente legge.

Art. 2. È vietato il lavoro dei fanciulli d'età inferiore ad anni 9 compiuti.

I fanciulli da 9 a 15 anni compiuti non possono essere ammessi al lavoro, se non hanno adempiuto gli obblighi portati dalla legge 15 luglio 1877, n° 3961 (serie 2ª) sull'istruzione obbligatoria.

Questa condizione sarà richiesta in ciascun Comune solo tre anni dopo che l'istruzione elementare sia ivi stata dichiarata obbligatoria, a sensi degli articoli 9 e 11 della legge anzidetta (1).

Art. 3. I fanciulli d'età inferiore ad 11 anni compiuti non possono essere impiegati:

1° In lavori sotterranei;

2° In lavori notturni;

3° Nelle industrie dichiarate insalubri agli effetti della presente legge.

Per lavori notturni s'intendono quelli che hanno luogo fra le ore 9 di sera e le 5 del mattino nei mesi di maggio, giugno, luglio, agosto e settembre; e fra le ore 8 di sera e le 6 del mattino negli altri mesi dell'anno.

Art. 4. Pei fanciulli da 9 a 11 anni compiuti, il lavoro giornaliero non potrà eccedere otto ore, con un riposo intermedio di un'ora almeno, ovvero sei ore senza il detto riposo.

Art. 5. Il lavoro dei fanciulli da 11 a 15 anni compiuti è sottoposto alle seguenti limitazioni:

a) Non potrà eccedere 12 ore al giorno, compresi due riposi intermedii di almeno un'ora e mezza complessivamente;

b) Non potrà eccedere otto ore, con un riposo intermedio di un'ora almeno, quando sia in tutto od in parte notturno, a' termini dell'ultimo capoverso dell'art. 3.

Art. 6. È vietato il lavoro dei fanciulli d'età inferiore ai 15 anni nelle domeniche e nelle altre feste civili.

Art. 7. Gli intraprenditori e i direttori delle miniere e cave e delle fabbriche indicate nell'art. 1 sono solidariamente obbligati a denunziare al Sindaco del luogo ogni ammissione di fanciulli d'età inferiore a 15 anni, non più tardi di 10 giorni dall'ammissione medesima.

La denunzia sarà fatta in carta semplice, e dovrà indicare il nome, il cognome e l'età del fanciullo, il nome e cognome dei genitori o di chi ne fa le veci, ed il rispettivo domicilio.

Ove sia trascorso il termine indicato nell'ultimo alinea dell'art. 2, la denunzia dovrà essere corredata di un attestato, che sarà rilasciato gratuitamente dal maestro comunale, da cui risulti che il fanciullo ammesso abbia adempiuto gli obblighi sanciti dalla legge 15 luglio 1877 sull'istruzione obbligatoria.

Art. 8. Le donne non possono essere ammesse al lavoro nelle miniere e cave e nelle fabbriche indicate nell'art. 1 durante le due settimane immediatamente successive al parto.

Art. 9. Le miniere e cave e le fabbriche già sottoposte alla sorveglianza degli ingegneri delle miniere saranno da essi invigilate anche per gli effetti della presente legge.

Rispetto alle fabbriche diverse da quelle indicate nel precedente alinea, la vigilanza anzidetta è affidata ad Ispettori nominati per Decreto Reale e retribuiti dallo Stato.

Gli Ingegneri delle miniere e gli Ispettori anzidetti hanno facoltà di entrare in ogni tempo, durante il lavoro, nelle miniere e cave e nelle fabbriche, e di interrogare i direttori, i capi-officina e gli operaj, sia adulti, sia fanciulli. Dovranno essere loro presentati, a richiesta, i registri degli operaj e i regolamenti interni.

I detti Ingegneri ed Ispettori sono pareggiati agli uffiziali di polizia giudiziaria per l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge.

I Prefetti ed i Sindaci hanno l'obbligo di cooperare alla vigilanza per l'applicazione di questa legge.

(1) A questa condizione dovrebbe pure aggiungersi (a nostro avviso) quella, che i detti fanciulli, per essere ammessi al lavoro, debbano essere visitati da persona dell'arte e dichiarati *idonei* per costituzione fisica.

LA REDAZ.

I Sindaci debbono lasciar esaminare dagli Ingegneri delle miniere e dagli Ispettori anzidetti le denunzie e gli attestati di cui all'art. 7 e rilasciarne le copie o gli estratti, che sieno da essi richiesti.

Art. 10. La violazione dell'articolo 7 è punita con ammenda fino a lire 50.

L'opposizione alle ispezioni di cui all'articolo 9, il rifiuto di fornire i documenti o di rispondere alle interrogazioni di cui all'articolo medesimo, e la falsità nelle risposte alle interrogazioni anzidette, e negli attestati e denunzie, di cui all'articolo 7, sono punite con la multa fino a lire 500, senza pregiudizio delle maggiori pene incorse, a termini delle leggi penali generali.

Con la stessa pena, pure fino a lire 500, sono puniti, per ogni singola trasgressione, gli intraprenditori o direttori delle cave e miniere e delle fabbriche indicate nell'articolo 1, nelle quali sono impiegate fanciulli o donne in condizioni vietate dalla presente legge.

Il Regolamento per l'applicazione della presente legge potrà stabilire ammende fino a lire 50.

Tanto il minimo, quanto il massimo delle pene anzidette s'intenderanno raddoppiati in caso di recidiva.

Il provento delle multe e delle ammende sarà versato nella cassa del Comune, e impiegato a' termini dell'articolo 6 della legge sull'istruzione obbligatoria.

Gli intraprenditori sono responsabili civilmente delle multe inflitte ai direttori.

Art. 11. Un regolamento, da approvarsi per Reale Decreto, sopra proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio d'accordo col Ministro dell'interno, udito il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore del commercio e dell'industria e il Consiglio superiore di sanità, designerà le industrie insalubri agli effetti della presente legge, stabilirà in quali casi e con quali norme possano concedersi dispense temporanee dall'osservanza delle disposizioni contenute nell'articolo 3, numeri 2 e 3, nell'articolo 4, nell'articolo 5, lettera *b*, e nell'articolo 6; e conterrà tutte le altre prescrizioni necessarie ad assicurare l'esecuzione della presente legge.

Art. 12. La presente legge andrà in vigore sei mesi dopo la sua promulgazione.

Un esemplare di essa e del regolamento per la sua applicazione dovrà essere permanentemente affisso negli stabilimenti da essa contemplati.

IL CONCORSO GOVERNATIVO

per l'ingrandimento edilizio di Roma

Ecco il testo del progetto di Convenzione da stipularsi tra il Governo ed il Municipio di Roma per l'ingrandimento edilizio della Capitale, e che sarà in breve sottoposto alla sanzione del Consiglio comunale e del Parlamento:

Per assicurare, entro un periodo di tempo determinato, l'eseguimento delle opere d'ingrandimento edilizio più importanti di cui abbisogna la Capitale del Regno, il Governo e il Comune di Roma, per mezzo dei loro rappresentanti, hanno stipulato e sottoscritto la seguente Convenzione:

Art. 1. Lo Stato concorre per una somma di 50 milioni di lire alle spese da sostenersi dal Comune di Roma per l'attuazione del piano regolatore e di ampliamento della Capitale del Regno.

Art. 2. Il piano edilizio regolatore e di ampliamento della città di Roma sarà sottoposto all'approvazione governativa, a norma della legge 25 giugno 1865, n. 2359, non più tardi del 31 dicembre 1880.

Art. 3. Presi i necessarii accordi colle rispettive Amministrazioni governative, dovranno in quel piano essere determinate le aree per le seguenti opere pubbliche governative da costruirsi dal Comune di Roma.

1. Il Palazzo di Giustizia;
2. Il Palazzo dell'Accademia delle scienze e dei Musei;
3. Il Policlinico;
4. I quartieri militari per l'alloggiamento di due reggimenti di fanteria e di un reggimento di artiglieria;
5. Uno Spedale militare della capacità di mille letti;
6. Una Piazza d'armi.

Art. 4. Nel piano stesso saranno progettati almeno due nuovi ponti sul Tevere, coordinati al piano regolare ed alle grandi vie da aprirsi lungo le rive del fiume, il palazzo dell'Esposizione di Belle Arti ed un Mercato centrale.

Art. 5. I piani d'esecuzione degli edificii, di cui all'articolo 5, saranno compilati a cura del Comune di Roma, entro l'anno 1881, sopra i progetti di massima, che gli saranno comunicati dalle rispettive Amministrazioni governative, e dovranno essere approvati colle norme prescritte dalle leggi.

Entro lo stesso termine, saranno dal Comune allestiti i progetti definitivi dei due ponti urbani sul Tevere, del palazzo dell'Esposizione di Belle Arti e del Mercato centrale.

Art. 6. Udita la Rappresentanza comunale, saranno con Decreto Reale fissati i termini entro i quali dovranno compiersi gli edifizii e le opere di cui agli art. 3 e 4.

Oltre a ciò, il Comune di Roma eseguirà entro il periodo di anni 15, decorrendi dal 1° gennaio 1881, le opere edilizie che sono notate nell'annessa tabella *A*, salvo quelle variazioni che le circostanze potessero suggerire, e che fossero per concordarsi tra il Governo e il Comune.

Art. 7. È concessa al Comune di Roma la facoltà di deviare dall'Aniene sopra Tivoli tre metri cubi d'acqua, all'oggetto di creare in Roma e nelle sue adiacenze una considerevole forza motrice per usi industriali.

Il progetto di questa derivazione dovrà essere allestito dal Comune e sottoposto all'approvazione governativa, a norma di legge, entro l'anno 1882.

Art. 8. Una parte della forza motrice, che si otterrà mediante la derivazione indicata nell'articolo antecedente, sarà ceduta in assoluta proprietà dello Stato, nella misura che sarà riconosciuta necessaria per gli opificii governativi che si istituiscono in Roma.

Art. 9. Il Governo cede al Comune di Roma tutti i diritti che ha di fronte alla Società dell'Acqua Pia Antica Marcia, derivanti dal Capitolato 31 agosto 1865 e dalla relativa concessione 8 novembre 1865, data alla Società suddetta dal Ministero del commercio e lavori pubblici del cessato Governo pontificio.

Alla scadenza della concessione, il Governo, d'accordo col Municipio, farà procedere alla stima della proprietà ed uso dell'acqua, non che di tutti gli accessorii, che saranno ceduti dalla Società per effetto della concessione suddetta; e del valore che risulterà dalla stima, il Municipio pagherà due terzi al Governo nei modi da stabilirsi.

Art. 10. La somma di 50 milioni di lire del concorso governativo sarà stanziata nei bilanci dello Stato, in ragione di due milioni all'anno nel ventennio del 1882 al 1901 inclusivamente, e di un milione all'anno nel decennio dal 1902 al 1911 inclusivamente.

Art. 11. Qualora, per affrettare la esecuzione delle opere contemplate nella presente Convenzione, il Comune di Roma

deliberi di procurarsi i fondi necessarii mediante un'operazione di credito, il Governo garantirà questo prestito nei limiti degli stanziamenti fissati nel precedente articolo.

Art. 12. Le aree e le proprietà demaniali, sulle quali dovessero erigersi gli edificii di cui agli articoli 3 e 4, saranno dal Comune occupati senza alcun compenso dello Stato; e reciprocamente passeranno in proprietà dello Stato, insieme agli edifizii indicati nell'articolo 3, le aree e proprietà comunali che fossero state per la loro costruzione occupate.

Art. 13. Quando siano ultimati e collaudati il Palazzo di Giustizia, il nuovo Ospedale militare, saranno ceduti in piena proprietà del Comune di Roma l'ex-convento dei Filippini, ora occupato dai Tribunali, e l'attuale Ospedale militare di Sant'Antonio.

Dopo l'ultimazione dei quartieri di cui all'art. 3, passerà in piena proprietà del Comune di Roma il quartiere di Magnanapoli.

Art. 14. Saranno dichiarate di pubblica utilità le opere del piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Roma, di cui agli articoli 2, 3 e 4, con obbligo di contributo per parte dei proprietarii dei beni confinanti e limitrofi, e con facoltà di espropriazione estesa alle zone laterali, quando ciò conferisca al decoro delle opere stesse, nei modi consentiti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Per l'esecuzione poi delle opere stesse, rimangono fermi i concorsi a carico della Provincia, che sono stati deliberati dal Consiglio provinciale, o che siano per legge dovuti da altri Comuni.

La presente Convenzione, dopo che sia accettata dal Consiglio comunale, sarà presentata al Parlamento, e non potrà essere esecutiva se non dopo approvata per legge.

Roma, aprile 1880.

Nostre Corrispondenze

Roma, 20 aprile.

Consentitemi di cominciare col parlarvi di cosa, che non è ferroviaria, ma che tocca molto da vicino gli *interessi materiali* che il *Monitore* patrocina.

Preoccupandosi della necessità di preparare qualche cosa di efficace per mettere le finanze dello Stato in grado di sopportare l'eventuale soppressione della tassa sulla macinazione dei cereali superiori, l'on. Magliani fa studiare un disegno di legge per una perequazione speditiva dell'imposta sui fondi rustici, dalla quale spererebbe, con poca spesa ed in soli quattro anni, di pervenire ad assicurare un'entrata di 200 milioni almeno, limitando la tassa al 10 p. 0[0 dei redditi netti.

Se sono bene informato, ecco quale sarebbe il concetto su cui si svolge quel disegno di legge.

Abbandonata per ora la catastazione parcellare, che esigerebbe troppo tempo e troppo denaro, ma col proposito di non rinunziarvi per l'avvenire, si dovrebbe eseguire il rilievo della confinazione dei Comuni, con coordinamento alle reti di triangolazione dello Stato-Maggiore.

Determinate le aree di ciascun territorio comunale, queste si ripartirebbero in sezioni per analogia di coltivazione e di condizioni di rendita, rilevandosi anche la confinazione, cioè la superficie complessiva di codeste sezioni.

Avuta così la superficie del Regno divisa in regioni a rendita uniforme, per ciascuna di esse si fisserebbe tale rendita per mezzo di accertamenti fondati sui contratti recenti, su *rivele*, su dati forniti da Commissioni locali, in tutti i modi possibili.

Fissata la rendita, si fisserebbe il contingente comunale nella misura del 10 p. 0[0, e si avrebbe così una perequazione negli effetti fiscali, con una buona preparazione per fare, quando si voglia, un catasto parcellare geometrico, appoggiato ai poligoni delle sezioni comunali ed alla rete trigonometrica.

Dovete notare che per una certa parte d'Italia i poligoni comunali sono già rilevati; sicchè il lavoro da farsi sarebbe limitato, e perciò più spedito.

E ritenendo che, al minimo, la rendita dei beni rustici ascenda a due miliardi (ascende forse a più di tre), si avrebbe dalla perequazione non solo un atto di profonda giustizia distributiva, ma anche, e senza sforzo, un aumento di entrata di 50 a 60 milioni subito.

Il concetto è, non si può negarlo, ottimo e sovrattutto pratico. Giova sperare che la situazione politica, un poco incerta, non sia per impedire la presentazione del disegno di legge, e quindi la sua discussione. Non vi ha dubbio che con una legge siffatta si faciliterebbe di molto il cammino per avere al più presto quella tale elasticità di bilancio, che ci occorre per tentare qualche buona innovazione. —

Il disegno di legge per nuove spese in strade, porti, bonifiche e difese fluviali, presentato, alcuni giorni sono, alla Camera dei deputati dall'on. Ministro dei lavori pubblici, non è ancora stato distribuito.

Voi ne avete già riferito i dati principali; e come avrete benissimo riconosciuto, esso è il programma dell'avvenire, formulato con una certa larghezza per tutti i lavori pubblici, come si è fatto per le ferrovie con la legge del 29 luglio 1879.

Auguriamo che possa sollecitamente discutersi ed attuarsi. —

I lavori del tronco di ferrovia, compreso fra Palermo e Partinico, della lunghezza di chilometri 47, essendo pressochè compiuti, la Società concessionaria della linea Palermo-Marsala-Trapani ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè faccia procedere da funzionarii da esso dipendenti alla voluta visita di ricognizione pel tronco preindicato, onde constatare se, senza inconvenienti, possa essere aperto all'esercizio, e fissare quindi l'epoca dell'apertura.

Il Ministero accolse favorevolmente la domanda della Società, ed ha incaricato della richiesta visita

l'ingegnere-capo del Genio civile di Palermo, cavaliere Oberty, ed il R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule, cavaliere Fossati, lasciando loro di concertare il giorno nel quale dovranno procedere alla visita stessa. —

A proposito di visite a ferrovie d'imminente apertura all'esercizio, vi dirò che fra alcuni giorni verranno visitati i lavori della ferrovia del Vesuvio da apposita Commissione governativa, la quale ha incarico di fare i necessarii esperimenti onde accertarsi che la ferrovia ha i requisiti necessarii per un regolare e sicuro esercizio (Vedi *Notizie Ferroviarie Italiane*). —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella decorsa settimana, ha dato la sua approvazione ai seguenti progetti riguardanti il servizio delle strade ferrate:

Progetto di dettaglio di una ferrovia dall'Adriatico a Fermo e ad Amandola, ritenendo il progetto stesso come di massima e da essere modificato, qualora lo si voglia tradurre in progetto definitivo;

Progetto di massima di una ferrovia a sezione ridotta da Fano ad Urbino per la valle del Metauro;

Progetto di consolidamento della frana alla galleria Sant'Alessio nella linea Messina-Siracusa (Ferrovie Sicule);

Progetto di sistemazione dei torrenti Vertola e Parco ed alzamento di livello fra i chilometri 53 e 55 della linea dall'Ionio a Potenza (Ferrovie Calabro-Sicule);

Progetto per la costruzione del fabbricato Passeggeri e dei cessi isolati nella Stazione di Brandizzo, al chilometro 24 della linea Torino-Ticino (Ferrovie dell'Alta Italia);

Progetti per la costruzione di muri di controripa al fiume Dittaino, della linea Catania-Licata (Ferrovie Calabro-Sicule);

Progetti per costruzione di scogliere lungo il torrente San Pietro a difesa della linea Palermo-Porto Empedocle fra i chilometri 97 e 102 (Ferrovie Calabro-Sicule).

DELTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Come abbiamo fatto presentire nel nostro numero del 7 corrente, siamo lieti di poter oggi annunziare che con Decreto Reale del 15, registrato alla Corte dei conti il successivo giorno 16, fu nominato Presidente del Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, in surrogazione del comm. Giovanni Morandini dimissionario, il comm. Alessandro Blumenthal, attuale Vice-Presidente del Consiglio stesso.

Si attende ora la nomina del Vice-Presidente e di un consigliere.

Col 1° maggio p. v. si attiverà, in via di esperimento, il servizio della Stazione marittima di Venezia pei trasporti di merci a piccola velocità in transito a Venezia: vale a dire di quelle merci che, provenendo dal mare, devono essere inoltrate colla ferrovia all'interno od all'estero, e viceversa. Non essendo peranco ultimati gli escavi del bacino e del canale di accesso, potranno per ora approdare alla Stazione marittima soltanto i navigli di stazzatura non superiore a 1500 tonnellate e d'immersione non maggiore di metri 6.50.

Il servizio della detta Stazione sarà fatto dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, colle norme contenute nell'apposito Regolamento, compilato d'accordo colla Rappresentanza commerciale, col Municipio, colle Autorità doganali e marittime di Venezia, ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici e da quello di agricoltura, industria e commercio. Il servizio locale resta come è attualmente allo Scalo di S. Lucia; per cui le merci in partenza da Venezia od in arrivo a Venezia, senza destinazione d'imbarco, verranno consegnate o ricevute al detto Scalo.

L'esperimento del servizio nella Stazione marittima di Venezia, che l'Amministrazione dell'Alta Italia ha risolto di tentare, dopo che da parecchi anni sono ultimati i lavori costosi ed importanti per la sua costruzione, varrà a provare come non sieno fondati tutti i motivi di lagnanze e di opposizione che ne ritardarono finora l'apertura al pubblico servizio; come varrà eziandio a far sì che Venezia approfitti dei vantaggi inerenti ad uno Scalo marittimo, e che sono invero dovuti ad un porto di tanta importanza. Ed il Governo troverà, nell'esito che non dubitiamo felice di tale esperimento, nuovo eccitamento a concedere a quella nobilissima città il compimento dei lavori del porto, ch'essa attende da lungo tempo e che ora sono divenuti assolutamente indispensabili.

Essendo ultimati i lavori di costruzione del nuovo fabbricato per passeggieri nella Stazione di S. Remo, il 15 corrente venne fatta la relativa consegna al Servizio del Traffico per l'apertura al pubblico, che avrà luogo col 1° maggio prossimo.

I detti lavori furono eseguiti con piena soddisfazione, tanto dell'Amministrazione ferroviaria, quanto del Municipio, che contribuì in parte nella spesa per l'ampliamento del piazzale, a maggior decoro della città e comodo dei viaggiatori.

Il movimento dei forestieri per la Esposizione di Belle Arti di Torino promette fin d'ora di essere molto animato, poichè sappiamo che la sola Società della Südbahn di Vienna ha chiesto all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia 400 biglietti per viaggi circolari.

Nei giorni 8 e 9 corr. si riunirono in Milano, sotto la presidenza del Commissario tecnico governativo per le Strade ferrate dell'Alta Italia, comm. Bussi, i rappresentanti di queste ferrovie, della Gottardbahn, dell' Impresa di navigazione sul Lago Maggiore, e Società Riunite pel lago di Como, nonchè delle Poste italiane e svizzere, allo scopo di concretare le modificazioni d'orario da attivarsi per la stagione estiva sulle linee confluenti a Como, Lecco ed Arona, e loro corrispondenze.

Siamo lieti di vedere come fra tali modificazioni, che si trovano ora sottoposte alla superiore approvazione ed entreranno probabilmente in vigore il 15 maggio p. v., sia compresa la riattivazione di una quarta coppia giornaliera di treni sulla linea Monza-Calolzio, la cui mancanza nello scorso anno aveva sollevati molti reclami.

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha deciso di sopprimere col 1°. maggio prossimo i treni *express* 5 e 10 della linea Ventimiglia-Marsiglia.

In conseguenza di ciò, si verrà ad un cambiamento d'orario pei treni 27 e 28 della linea Genova-Ventimiglia, modificandone l'ora di partenza e quella di arrivo : in modo che il n. 28 partirà da Genova alle ore 7.50 ant. per arrivare a Ventimiglia alle ore 12.10 pom ; ed il treno 27 partirà da Ventimiglia alle ore 6.15 ant. per arrivare a Genova alle ore 10.40 ant., evitando così una lunga sosta ai viaggiatori che giungono dalla Francia col diretto 481 della linea Marsiglia-Ventimiglia.

Sappiamo che, conseguentemente alle decisioni adottate nelle conferenze tenutesi a Firenze lo scorso mese fra i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie italiane, austriache e germaniche, nonchè di altre Società estere, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha proposto al Ministro dei lavori pubblici l'attuazione di un servizio cumulativo dall'Italia al Belgio, all'Olanda ed all'Inghilterra, e viceversa.

Abbiamo sott'occhio il progetto di regolamento pel rilascio dei biglietti gratuiti, di favore e di servizio, concretato nelle conferenze tenutesi nei primi del corrente mese a Roma, nelle sale del Ministero dei lavori pubblici, fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie italiane.

Senza dilungarci ad esporre le singole disposizioni del detto regolamento, siamo però lieti di poter informare la numerosa classe del personale ferroviario interessato, che le facilitazioni ad esso accordate sono molto più larghe di quelle consentite dai regolamenti in vigore.

E per citarne una sola, diremo che, in aggiunta ai biglietti gratuiti accordati lungo l'anno, le Amministrazioni ferroviarie accorderanno pure dei biglietti a metà prezzo, tanto per gl'impiegati, che per le loro famiglie.

Sappiamo che tale progetto di regolamento verrà sottoposto all'approvazione del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia nella seduta d'oggi, mercoledì.

La domanda dell'Associazione della stampa, discussa nelle suddette Conferenze di Roma del 5 corr. fra i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie in concorso dei delegati dell'Associazione predetta, come abbiamo già annunciato nel precedente nostro numero, era concretata nei seguenti termini:

« Le Amministrazioni ferroviarie, a titolo di compenso per le pubblicazioni che, nell'interesse pubblico, verranno gratuitamente fatte nel corpo del giornale, dovessero accordare il ribasso del 50 p. 0[0 ai giornalisti che viaggiano sulle ferrovie, salvo a determinare in seguito le modalità, limitazioni e cautele, che si riconosceranno opportune ».

Abbiamo allora avvertito che non erasi potuto in quel giorno prendere alcuna decisione in merito di questa domanda, essendosi i delegati delle Ferrovie riservati a chiedere istruzioni alle Amministrazioni rispettive.

Sappiamo ora che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua ultima adunanza, dopo viva discussione ha preso la seguente deliberazione :

« Il Consiglio, udita la relazione del Direttore generale reggente sulla domanda dell'Associazione della stampa, da essa concretata nella Conferenza tenuta a Roma coi delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, ritiene non essere atto di buona ammistrazione lo accordare facilitazioni permanenti ai rappresentanti della stampa; ma si riserva, caso per caso, di concedere ai medesimi, col consenso del R°. Governo, quelle facilitazioni che crederà opportune ».

Possiamo aggiungere che oggi stesso il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia delibererà anch'esso sull'argomento.

Il Consiglio d'amministrazione per le Ferrovie dell'Alta. Italia, nelle sue ultime sedute, ha approvato i seguenti contratti:

Colla Ditta Brazzola per l'appalto delle opere murarie occorrenti per l'ampliamento della Stazione di Bergamo — spesa L. 109,000;

Colla Ditta Rolin (Officine di Savigliano) per la fornitura di 20 carrozze di 1ª classe — spesa L. 276,000.

Colla Ditta Miani-Venturi e C. di Milano, e Rolin suddetto, per la fornitura di 150 carri da merci e da bestiami — spesa L. 578,350;

Colla Impresa Lippi per lavori di restauro alla galleria del Rospo sulla linea Genova-Spezia — spesa L. 27,500;

Colla Ditta Krupp per la fornitura di 500 cerchioni in acciaio Bessemer per carri e carrozze (L. 40,000), e di lamiere in ferro, dello spessore di 4 m|m ed oltre (L. 174,000);

Con diverse Ditte per la fornitura di 800 copertoni — spesa L. 121,700.

Ha inoltre approvato:

Lo schema di contratto con la Ditta Mongenet per la concessione dell'uso di un binario di raccordamento colla Stazione di Ivrea;

Lo schema di Convenzione per l'attivazione del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Caldiero (linea Venezia-Peschiera).

Finalmente ha aggiudicato l'appalto delle opere metalliche pei lavori al Rio Tarrone (linea Savona-Bra) alla Ditta Rochette e Comp.; ed annullata la gara per le opere murarie, non essendo stata presentata che una sola offerta.

L'on. Ministro dei lavori pubblici, interessandosi degli studii relativi all'approvvigionamento del materiale mobile giornalmente necessario agli Scali marittimi, e per farsi un esatto criterio dei bisogni a cui soddisfare, ha richiesto dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia la spedizione di un prospetto giornaliero, indicante il movimento di carri che negli Scali medesimi si sarà verificato, tanto per le partenze, che per gli arrivi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Torino-Lanzo. — Il 15 corr., nel Palazzo municipale di Torino, ebbe luogo l'assemblea generale della Società Canavese per la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, sotto la presidenza del cav. G. P. Laclaire, presenti 128 azionisti, rappresentanti circa sei mila azioni.

I bilanci, consuntivo 1879 e preventivo 1880, furono votati a voti unanimi, dopo brevissima discussione sulle modalità di compilazione.

Nella relazione del Consiglio d'amministrazione, dopo aver reso omaggio ai meriti dell'antico direttore, cav. Trivero, e fatte le meritate lodi del giovane ingegnere Biguami chiamato a surrogarlo, si raccolsero dati soddisfacentissimi sull'andamento dell'esercizio ferroviario. Eccone il sunto.

Nel 1878, il prodotto netto chilometrico fu di L. 13,358 (per 32 chilom.); nel 1879 salì a L. 14,360, con 411,251 viaggiatori, e con grandissimo incremento nel trasporto di merci, sovrattutto a piccola velocità.

Sul mutuo incontrato colla Banca industriale furono pagate, senza danno dell'Amministrazione, 100,000 lire; si ebbe riattata e rinforzata la strada colle opere fatte dal Governo (mediante concorso della Società), onde reggesse al trasporto di grosse bocche da fuoco al Campo di San Maurizio; si agevolarono gli orarii, si aumentò il numero delle corse, e si iniziarono finalmente i tanto desiderati accordi per coordinare il servizio Torino-Lanzo con quello delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Alla votazione per la nomina di consiglieri, riescirono eletti a grandissima maggioranza i commendatori Massa e Arcozzi-Masino, i cavalieri Anglesio e Tensi. A surrogare il defunto direttore cav. Trivero, fu chiamato il cav. Tancredi Schiapparelli.

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta. — Leggesi nella *Provincia di Treviso*, in data del 17:

Sappiamo che la Deputazione provinciale nell'ultima sua seduta ha deliberato il riparto dei contributi dei Comuni interessati nella costruzione della ferrovia Treviso-Motta. I Consigli comunali saranno convocati quanto prima per deliberare sull'accettazione delle quote, e specialmente intorno al concorso dei decimo addizionale, già votato dal Consiglio provinciale, per sollecitare la costruzione della linea.

Noi speriamo che le rappresentanze comunali interessate vorranno premurosamente ammettere il loro concorso, e cooperare così, per quanto può dipendere da loro, perchè si affretti il momento in cui si possano intraprendere i lavori per l'esecuzione della ferrovia.

Ferrovia Vesuviana. — Da Napoli si telegrafò alla *Perseveranza* che varie persone salirono, giorni sono, il Vesuvio sopra la nuova strada ferrata funicolare.

Arrivati all'Osservatorio, percorsero la nuova strada carrozzabile, lunga tre chilometri e mezzo. Giunti alla Stazione vesuviana, dopo una refezione, durante la quale si bevette al successo dell'arditissima impresa, si montò nei vagonetti alle ore 3.10, e si arrivò al sommo alle ore 3.18.

Le macchine funzionarono egregiamente. Nessun pericolo, malgrado la pendenza vertiginosa.

La discesa ebbe luogo in sette minuti.

Mancano pochi metri per finire l'armamento; i locali sono pronti e comodissimi; tutto sarà finito pel 24 corr.; però l'apertura solenne ufficiale si farà forse soltanto il 1° maggio.

— Leggiamo poi nel *Piccolo*, del 16:

I lavori della ferrovia Vesuviana essendo pressochè ultimati, venne nominata la Commissione governativa incaricata di esaminare ed esperimentare la detta ferrovia, prima di permetterne l'apertura al pubblico servizio.

La detta Commissione si compone dei sig. cav. E. Capecelatro ing. capo del Genio civile, comm. A. Corrado prof. di ferrovie nella R. Scuola degli ingegneri, comm. A. Cottrau, industriale, comm. F. Padula direttore della R. Scuola dogli ingegneri, e cav. D. Gatti ingegnere di Divisione delle Ferrovie Meridionali residente in Napoli.

Fra giorni cominceranno gli esperimenti in quistione.

Ferrovie Sarde. — Nell'*Avvenire di Sardegna*, del 13, si legge:

L'ingegnere Polese, direttore delle Ferrovie Sarde, reduce da Roma e Napoli, ove l'aveano chiamato ragioni del suo ufficio e di salute, è nuovamente in Cagliari per pochi dì, avendo ottenuto un permesso di alquanti giorni per affrettare, sul continente, la sua guarigione abbastanza inoltrata, e che gli auguriamo si verifichi presto.

Tramway Milano-Magenta. — Mercoledì scorso fu aperto all'esercizio l'ultimo tronco del *tramway* Buscate-Castano, per cui la linea Milano-Magenta è compiuta. Questa può dirsi (aggiunge il *Sole*) la linea più importante e più lunga della provincia di Milano: percorre 45 chilometri.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione* del 18:

Ci viene riferito, e apprendiamo con piacere, che la ver-

tenza che esisteva fra la Società generale dei *Tramways* di Bruxelles ed il nostro Municipio, è stata soddisfacentemente appianata, e che il contratto stipulato dal Sindaco ed approvato dalla Giunta, dopo il parere delle Commissioni di finanze, lavori pubblici, polizia municipale ed amministrazione patrimoniale del Comune, è stato ratificato dal signor H. G. Huntington, rappresentante della Società di Bruxelles. Sappiamo pure che delle trattative sono state iniziate onde devenire alla pronta soluzione fra la Società del *Tramway* Prato-Poggio a Cajano e la Società di Bruxelles, relativa ad un accomodamento amichevole per la parte comunale nella linea di Sesto, in seguito al quale l'intera linea apparterrà ad un solo.

I lavori dovendo principiare entro due mesi, è sperabile che presto Firenze avrà il vantaggio di essere unita, mediante una linea di *tramway*, con le popolose borgate della Lastra a Signa, Rovezzano, Bagno a Ripoli e Sesto.

— E nella *Nazione* del 19:

Sappiamo che fra breve sarà inaugurata la linea del *tramway* da Prato a Firenze. La Direzione di questa ferrovia ha pensato, in tale circostanza, di aumentare il materiale, e si è procurata dall'abile fabbrica Grondona di Milano dodici nuove carrozze scoperte, di un sistema affatto nuovo, e di una leggerezza e di una eleganza straordinaria. Il centro della carrozza è libero al passaggio dei viaggiatori, e ai lati si trovano i sedili trasversali per 24 persone, mentre venti potranno stare comodamente sulle piattaforme. Per assicurare poi viemmaggiormente i viaggiatori, evvi un braccio di ottone tirato a pulimento per tutta la lunghezza dei due lati della carrozza. Questi legni sono i più perfetti che siensi finora ideati per questo genere di ferrovie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo una corrispondenza della *Grenzpost*, una massa di granito, caduta nell'interno del tunnel, uccise un operaio, e ne ferì altri cinque.

Circa 500 operaj italiani, ch'erano occupati nei cantieri di Göschenen e di Airolo, soffrendo per la malattia dei lavori del tunnel, abbandonarono il Gottardo nello scorso marzo per cercare la guarigione nel loro clima nativo. L'Amministrazione facilitò il loro ritorno in patria con assegni di 100, 150 e 200 fr.

Ma tutto ciò non intimorisce punto gli operaj italiani: per uno che ne parte, se ne presentano cinque per rimpiazzarlo. Anzi da qualche settimana sono a centinaia, e persino in alcuni giorni a migliaia, che si vedono affluire dal Piemonte, dalla Lombardia e dal Veneto; e la maggior parte di essi troverà impiego nei cantieri delle varie linee del Gottardo.

Ferrovie francesi. — Il *Rappel* dice che il rapporto del sig. Baïhaut, a nome della Commissione parlamentare delle ferrovie, relativo al riscatto della rete della Compagnia d'Orléans, non venne peranco stampato, e non potrà quindi entrare in discussione alla riapertura delle Camere.

Il *Monit. des trav. publ.* dice che, dovendosi nella prossima sessione regolare la questione delle elezioni generali, è poco probabile che l'affare del suddetto riscatto possa essere discusso entro il corr. anno. Del resto, nessuno desidera affrettare la soluzione della grave questione; e la Convenzione provvisoria conchiusa dal Ministro colla Compagnia d'Orléans continua ad essere la sola transazione ragionevole tra i *desiderata* degl'impazienti e gl'interessi dello Stato.

Ferrovie austriache. — Gli azionisti della Società del Sud dell'Austria, nell'assemblea straordinaria tenutasi il 14 corr. a Vienna, hanno approvato la cessione al Governo ungarico della linea Agram-Karlstadt, cessione consentita mediante un'annualità di 240 mila fiorini, e che assicura l'interesse e l'ammortamento del capitale d'impianto. Del riscatto di questa linea per parte del Governo ungherese abbiamo già fatto cenno nel nostro numero del 10 marzo prossimo passato.

— Si attribuisce al Governo austriaco l'intenzione di mettere all'asta la perforazione del tunnel per la ferrovia dell'Arlberg. Lo Stato comincerebbe col perforare un chilometro circa per ciascun lato, all oscopo di ottenere una base esatta per la perizia del lavoro.

L'aggiudicatario sarebbe obbligato a riprendere il materiale, stato acquistato dal Governo per incominciare il lavoro.

Ferrovie ungaro-serbiane. — Da Vienna, 11, si scrive alla *Gazz. d'Italia*:

Si è fatto un gran passo avanti nell'interesse della civiltà e del commercio; il trattato preliminare per la Convenzione sulle strade ferrate della Serbia con quelle dell'Austria e del Montenegro fu firmato ieri al Ministero degli affari esteri. Le difficoltà, che per tanto tempo si opposero alla conclusione di questo trattato, furono superate mediante concessioni fatte reciprocamente. La Serbia accetta l'obbligo di terminare la linea da Belgrado a Nissa, col suo prolungamento a Costantinopoli ed a Mitrovitza-Salonicco fino al 15 giugno 1883. In un'appendice, che però fa parte integrale della Convenzione, è stipulato che i due Governi riuniranno i loro sforzi per determinare il Governo bulgaro ad intraprendere la costruzione della linea Bellova-Sofia.

Ove nel corso dell'anno non si riuscisse ad ottenere lo scopo desiderato dal Governo bulgaro, la Serbia si obbligherebbe a terminare la linea Nissa-Bellova in tre anni dal giorno in cui la Bulgaria consentè a costruire la linea Bellova-Sofia. L'Austria, dal canto suo, si obbliga a fare una linea da Pest a Semlino fino al 15 giugno 1883. Ben inteso, alla stessa epoca dovrà essere terminato il ponte sulla Sava. Le spese saranno divise in parti uguali fra la Serbia e l'Ungheria; quest'ultima però s'incarica della direzione — Nella questione delle tariffe, l'Austria accetta le proposizioni della Serbia. Vi ha reciprocità nel commercio internazionale coi diritti della nazione più favoreggiata. Sei mesi dopo la ratifica, si dovrà dare principio ai lavori di costruzione.

Ferrovie russe. — La *Gazzetta dei Cambi* annunzia che nel mese corrente verrà emessa dai signori Rothschild una sesta serie di Obbligazioni del Consolidato delle ferrovie, al cinque per cento, per l'ammontare di 15,000,000 di rubli.

Ferrovie turche. — Il *Times* ha da Vienna, 15:

Pare che la Turchia sia disposta ad entrare in negoziati colla Serbia per la linea ferroviaria serbo-turca di Salonicco. La linea che fu progettata in principio, e che pare sia desiderata dal Governo serbo, è quella che attraversa la vallata della Morava per Orania o Uskub. La Turchia dovrebbe costruire il tronco fra quelle due città, sopra una lunghezza di 80 miglia inglesi. Alla Porta sembra la spesa troppo forte, e vorrebbe un altro punto di congiunzione, da Pristina alla frontiera serba, mentre la linea serba si fermerebbe a Nish.

Ferrovie spagnuole. — Il giornale ufficiale spagnuolo ha promulgato la legge per la concessione della linea da Puertollano a Cordova, data alla Compagnia di Badajoz. Questa linea, colla rete attuale della detta Compagnia, è ceduta alla Compagnia d'Alicante; e la sua esecuzione abbrevierà il tragitto da Madrid verso l'Andalusia.

Tramway per l'Esposizione di Berlino. — Le trattative intavolate colla Direzione della ferrovia a cavalli sono terminate, e la Direzione si è dichiarata pronta a stabilire corse dirette dalla Brundburger Thor e dalla Montijàuplatz fino alla Esposizione. I carrozzoni, che vanno direttamente alla Esposizione, porteranno un gran salmone dipinto su un lato e l'iscrizione: « Esposizione della pesca ».

Notizie Diverse

Sussidii per lavori pubblici urgenti. — Con R. Decreto del 14 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 13 corr.), sul fondo di due milioni inscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale, giusta il disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1879, venne fatto un 6°. riparto per la complessiva somma di L 186,220, così ripartita per provincie:

1. Alessandria L. 1,000 — 2. Aquila L. 2,000 — 3. Bologna L. 7,000 — 4. Ancona L. 7,800 — 5. Benevento L. 5,600 — 6. Bergamo L. 550 — 7. Brescia L. 5,000 — 8. Caserta L. 7,200 — 9. Como L. 5,000 — 10. Cosenza L. 8,000 — 11. Chieti L. 4,000 — 12. Foggia L. 1,000 — 13 Lecce L. 3,000 — 14. Lucca L. 10,010 — 15. Macerata L. 4,200 — 16. Perugia L. 1,300 — 17. Pesaro L. 2,000 — 18. Reggio Emilia L. 4,000 — 19. Sondrio L. 5,100 — 20. Venezia L. 4,000 — 21. Verona L. 7,330 — 22. Firenze L. 1,700 — 23. Massa Carrara L. 6,000 — 24. Mantova L. 1,200 — 25. Ravenna L. 1,600 — 26. Trapani L. 1,200 — 27. Arezzo L. 1,870 — 28. Belluno L. 300 — 29. Parma L. 5,000 — 30. Treviso L. 9,000 — 31. Messina L. 10,000 — 32. Ascoli L. 2,000 — 33 Genova L. 9,000 — 34 Palermo L. 3,500 — 35. Siracusa L. 3,700 — 36. Cagliari L. 200 — 37. Forlì L. 1,000 — 38. Avellino L. 2,900 — 39. Vicenza L. 4,400 — 40. Udine L. 3,000 — 41. Salerno L. 3,500 — 42. Campobasso L. 20,000 — Totale L. 186.220.

A cui aggiungendo l'ammontare dei precedenti riparti (V. *Monit.* N°. 12 a. c.) in . .	L. 1,622,627
Si ha la complessiva somma finora disposta di	L. 1,808,847

Opere idrauliche. — Leggesi nella *Provincia* di Treviso:

Annunziano che il Ministro dei lavori pubblici, assecondando la domanda dell'on. Luzzatti, ha presentato alla Camera il progetto idraulico, che redime tanta parte di un lembo estremo delle provincie di Treviso e Venezia col sotto-passaggio della Botte dei Lanzoni. Il lavoro costerà 900,000 lire almeno, e tale somma figura nel progetto del Ministro.

Questo progetto ridonerà alla coltivazione ed alla salubrità così cospicui e fecondi tratti di territorio, togliendo la malaria fra le provincie di Treviso e Venezia.

Porto di Ancona. — Scrivono alla *Libertà* da Ancona, 10:

È venuta in questi giorni in Ancona una Commissione composta del commendatore Mati, del deputato Geymet, del comandante Carevaro per istudiare circa i lavori da farsi nel nostro porto. Ha studiato diffatti, ispezionando i luoghi, esaminando un progetto compilato a cura della nostra Camera di commercio, interrogando parecchi capitani di mare, e persone del commercio e delle arti.

Per l'opera efficace dell'onorevole Elia, il Governo nominò la detta Commissione, che presso la Capitaneria di porto prese ad esaminare una relazione ed un tipo, composti dall'ingegnere Bevilacqua Gustavo per incarico di un Comitato, che, in attesa della venuta della stessa Commissione governativa, l'on. Elia, qual presidente della Camera di commercio, aveva invitato a studiare le condizioni del porto ed a formulare un progetto. Il Comitato è composto, oltre dei membri della Camera stessa, dei più reputati marini, come il cav. Vecchini, il capitano Rotini, il capitano Bogliani, non che dell'avvocato Zeddiani ff. di sindaco, del comm. De Bosis, dell'ingegnere Bevilacqua, dell'ingegnere Fiorerai, dell'ingegnere Cagliesi costruttore navale, e dell'avv. Moroni professore di diritto alla Scuola nautica.

Quale relazione sia per presentare al Ministero la suddetta Commissione, non sappiamo; però sappiamo che la medesima si è convinta della necessità di nuovi e grandi lavori. Facciamo voti che non vadano anche una volta a vuoto le ravvivate speranze dei cittadini, i quali nella sistemazione del porto vedono un'opera, che non solo torna di interesse del luogo, ma eziandio d'interesse della intiera nazione.

Porto di San Remo. — L'Associazione marittima Sanremese ha indirizzato al Ministro dei lavori pubblici una petizione, con cui dimostra l'urgenza che si dia mano alla sistemazione ed all'ampliamento del porto di San Remo, secondo quanto era stabilito nel progetto di legge per le opere idrauliche, già approvato dalla Camera dei deputati, ma non ancora sanzionato dall'Assemblea vitalizia. Nella petizione in discorso si fa risaltare che, una volta costruita la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, San Remo ne diverrebbe lo sbocco naturale.

Consiglio delle miniere. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. annunzia che, con decreto del 25 marzo u. s., S. M. ha accettato le dimissioni offerte dai signori comm. Emilio Morpurgo e comm. Pietro Salis dalla carica di membri del Consiglio delle miniere, ed ha chiamato a far parte del Consiglio medesimo i signori:

Avv. Francesco Marolda-Petilli,

Avv. Francesco Salaris, deputati al Parlamento; e

Cav. Francesco Nobile, consigliere della Corte di cassazione di Roma.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 12 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Cassa di risparmio di Mirandola.

— Con R. Decreto dell'11 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 14), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Rivarolo Ligure (Genova), col nome di *Società anonima per l'illuminazione a gas in Valle Polcevera*, col capitale nominale di L. 200,000, diviso in 4000 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 18 detto mese (*Gazz. Uff.* del 16), la Società per lo spurgo inodoro dei pozzi neri e per la raccolta di materie fertilizzanti, sedente in Cuneo, col nome *La Ferace*, col capitale nominale di L. 30,000, diviso in 300 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 1°. gennaio 1878, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Dcreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 17), è approvata la riduzione del capitale della *Società per la cardatura e la filatura dei cascami di seta in Iesi*, da L. 2,500,000 a L. 1,200,000, mediante annullamento della 5^a. serie delle azioni non ancora emesse per la somma di L. 500,000, e la diminuzione da L. 250 a 150 del valore delle 8000 azioni già emesse; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Esposizione industriale nazionale di Milano. — Il *Diritto* scrive:

Il Ministero d'agricoltura, industria e commercio, aderendo all'invito del Comitato milanese per l'Esposizione nazionale in quella città, farà concorrere a questa Mostra le Amministrazioni governative. Quindi si può ritenere fino da ora per cosa sicura, che figureranno alla Mostra il materiale scolastico, le collezioni dei lavori pubblici, ed altri lavori, in modello, di grande importanza, prodotti dell'industria nazionale per la guerra e la marina, le collezioni agrarie.

Intanto il Ministero anzidetto, per mandare ad atto il divisamento del Governo, ha inviato oggi ai signori Prefetti e presidenti delle Camere di commercio ed arti del Regno una circolare, volta ad ottenere la generale ed efficace cooperazione delle rappresentanze commerciali all'opera vigorosamente iniziata dalla Città di Milano. onde l'ardua impresa, cui si collegano tanto intimamente gli interessi e il decoro dell'industria italiana, possa essere degnamente compiuta.

— Il regolamento per la detta Esposizione è pubblicato. Vi si legge che l'Esposizione sarà fatta nei Giardini pubblici coll'unita Villa Reale, e resterà aperta dal 1° maggio al 31 luglio 1881, con facoltà al Comitato di prorogarla.

La direzione e la rappresentanza dell'Esposizione sono dati al Comitato direttivo, già eletto dalla Camera di commercio; ma il Comitato eleggerà apposite Commissioni per i particolari incarichi.

Nelle città italiane vi saranno tante Giunte, nominate dalle rispettive Camere di commercio, per promuovere il concorso degli espositori e decidere sulla qualità e quantità degli oggetti da mandarsi a Milano.

Tutti quelli che vogliono prendere parte all'Esposizione dovranno farne domanda prima del 1 settembre 1880.

— A questo proposito, annunziamo essersi già costituito in Torino il Comitato promotore per la detta Esposizione. Venne nominato presidente il comm. Alessandro Malvano; vice-presidenti Ajello, Colla, Arcozzi-Masino (rappresentanti la Società Promotrice, quella dei Meccanici ed il Comizio agrario); consiglieri Oberti, Locarni, Rey, Peyrot, Trombotto. Sappiamo che tutti sono animati dal maggior buon volere, affinchè l'Esposizione riesca a sommo vantaggio delle industrie italiane.

Esposizione nazionale in Roma. — L'Assemblea per l'Esposizione Nazionale da tenersi in Roma ebbe luogo domenica mattina all'*Alhambra*.

Il Presidente del Comitato provvisorio, signor Ojetti, lesse un lungo discorso, parlando dell'operato del Comitato, e conchiuse dicendo che ventimila persone aderirono all'idea di una Esposizione in Roma, e che molti Municipii hanno promessi sussidii.

Proceduto si all'elezione del Comitato definitivo, furono eletti:

Il principe Torlonia, Girodi, Telfener — sostituito poi col Ministro Miceli, in seguito a clamorose proteste —. A. Castellani, Venturi, Ruspoli, Sindaco di Roma, Baccelli, Ranzi, Varzi, generale Garibaldi, Ciccognani, Monteverde, Costa, Sella, Grimaldi, Tanlongo, D'Amico, e il duca di Brianza.

A questi signori furono aggiunti tutti i membri del Comitato provvisorio.

Fu acclamato presidente onorario Sua Maestà il Re, tra vivissimi applausi al Re, alla Regina ed alla dinastia di Savoia.

Dopo lunga discussione, venne approvato il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea, aderito all'idea di un'Esposizione nazionale generale in Roma, emette il voto che il Governo accordi il suo appoggio morale e materiale, a seconda del bisogno, all'opera del Comitato definitivo ».

Ufficii telegrafici. — Il 10 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di S. Cesario di Lecce (prov. di Lecce).

Omnibus a vapore. — Negli ultimi giorni del mese di marzo è stata fatta ai Campi-Elisi, in Parigi, una prova interessante, con un grande *Omnibus* mosso dal vapore, contenente 40 persone, e rimorchiante un carro a bagaglio. Questo curioso veicolo girava senza cagionare ingombro nelle vie adiacenti all'Arco di trionfo. Gli spettatori meravigliati hanno ammirata la facilità colla quale esso viene guidato in mezzo ad ogni sorta di ostacoli: gira sul posto, affretta o rallenta il corso, o s'arresta immediatamente. L'*Avant-courrière* — è il nome dato alla nuova vettura — è destinato a fare il servizio di trasporto fra la città di Castres e Lacanne, stazione termale in gran voga nel Mezzodì, costruita dalla *Compagnia dei tramways e delle vetture a vapore*, sotto la direzione di un dotto ingegnere, il signor Cardier, e dell'abilissimo meccanico Bollée. L'*Avant-Courrière* ha una macchina a vapore, collocata nella parte posteriore e poco in vista, della forza di quaranta cavalli. Sul davanti si trova il macchinista-conduttore, il quale dirige tutto l'apparecchio locomotore. L'esperienza non poteva riescire più soddisfacente.

La regolazione del Tibisco. — Un progetto di legge presentato il 7 al Parlamento ungherese, relativamente al prestito dello Stato per la regolazione del Tibisco e per la città di Szeghedino, autorizza il Ministero delle finanze all'emissione di un prestito con lotteria di 40 milioni, dei quali 26 milioni saranno applicati alla Società per la regolazione del Tibisco, e 15 milioni alla riedificazione di Szeghedino. Il prestito frutterà l'interesse del 4 per cento in carta, e sarà da ammortizzarsi in 50 anni. La emissione seguirà ratealmente fino al 1882.

I Canali in Germania. — La *Gazzetta della Germania del Nord*, del 3 aprile, prendendo ad esaminare le condizioni richieste dalla rete dei canali tedeschi, affinchè risponda a tutti i bisogni del traffico interno, passa quindi in rivista i canali progettati o che si stanno eseguendo, ed enumera le linee seguenti, come quelle che furono riconosciute necessarie per completare la rete:

1. Canale dal Reno alla Mosella; 2. Canalizzazione del Meno tra Francoforte e Magonza; 3. Canale dal Reno al Weser ed all'Elba; 4. Canale dall'Ems alle Jahde; 5. Canale dall'Elster alla Saale; 6. Canale dall'Elba alla Sprea; 7. Canale dall'Oder alla Sprea; 8. Canale fra Rostock e Berlino; 9. Canale dell'Ucker, che metterà Stettino in comunicazione con Berlino; 10. Canale dal Danubio all'Oder.

Nuove miniere d'oro. — A Londra si è costituita una Società — « Gold Company of Southern India » — col capitale di L. 2,500,000, in azioni da L. 25 ciascuna, pagabili in rate trimestrali di L. 3. Scopo della Società è di acquistare e rendere produttivi, con tutt'i mezzi che le sembreranno apportuni, i campi auriferi dell'India inglese. L'opuscolo, fatto circolare per cura della Società, contiene degli estratti di giornali molto autorevoli — fra cui il *Times*, il *Morning Advertiser*, il *Daily News*, il *World* ecc. — nei quali si fa cenno e della scoperta di quei campi e dell'importanza di essa Società.

A detta della stampa inglese, si tratterebbe d'una vera rivoluzione commerciale nella parte meridionale dell'Indostan. Al *Times* ne pervengono importantissime informazioni. Gli strati auriferi esistenti nel distretto di Wynaad erano conosciuti da molto tempo dagl'Inglesi residenti nell'India. Nel 1877, la Casa W. Nicol C° di Bombay inviò un ingegnere delle miniere nella contrada suddetta, affinchè verificasse e facesse relazione sul vero stato delle cose. L'ingegnere (Oliviero Pegler), esaminate accuratamente le condizioni del suolo e la qualità dei campi auriferi, se ne dichiarò altamente soddisfatto. Nella sua relazione si leggono queste parole: « Trattasi di veri filoni auriferi di gran ricchezza, che si possono paragonare a quelli d'Australia e di California ». Altri ingegneri, fra cui il *Times* cita il Brough Smyth, confermarono il detto del Pegler. La Casa W. Nicol e C° essendo fallita prima che potesse spedire sul luogo le macchine ed il personale necessarii alla ricca intrapresa, si pensa oggi — parla sempre quel giornale — a realizzare i fondi necessarii allo acquisto dei campi in parola, non che delle macchine opportune per giungere alle escavazioni ed alle altre opere all'uopo. Secondo un rapporto dell'ingegnere Brough Smyth al Governo vicereale delle Indie — rapporto poggiato su fatti incontestabili — quei campi auriferi, bene *exploités*, potrebbero riuscire di grandissimo impulso all'industria ed al commercio dell'Indostan.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii ebbero, nella scorsa settimana, mercato abbastanza soddisfacente; ed anche in questa ottava le Azioni della Società delle Meridionali ne conseguirono il maggior vantaggio, poichè si elevarono, con denaro vivo sempre, da 431.50 a 441, e conservarono circa questo prezzo fino in chiusura. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 286.50 al 287; i Boni invariati sul 596.

Lo Sardo, serie A, quotate a 295 e 294.50; la serie B, a 298 e 298.25; le nuove, a 279.50 e 280; l'Alta Italia a 297.50 e 298.50; le Pontebbane a 454,50 e 455.50; le Palermo-Trapani a 322.50 e 321; le Centrali Toscane a 461.50; le Romane a 153.25.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 180 e 182; le Obbligazioni a 272 e 271; le Vittorio Emanuele a 273 e 272; le Romane a 138 e 139; le Obbligazioni relative a 333 e 335.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie — 44ª estrazione eseguita il 10 aprile 1880.

Elenco delle Obbligazioni rimborsabili in L. 150 caduna:

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
77	50	205	15	385	73	453	47	581	86	785	8
113	38	217	10	427	55	511	10	620	28	873	93
125	98	338	12	439	96	518	66	720	12	881	34
181	18	342	78	440	38	532	28	783	71	898	21
190	21										

Obbligazioni premiate:

Serie 443 N. 37 L. 25,000
Serie 828 N. 70 » 3,000
Serie 493 N. 5 » 1,500

Serie 681 N. 7 L. 600 Serie 891 N. 84 L. 600
Serie 91 N. 84 » 200 Serie 93 N. 73 » 200
Serie 236 N. 88 » 200.

Vinsero il premio di L. 100.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
6	69	311	11	624	86	758	97
26	52	510	75	674	2	759	49
66	3	570	95	749	2	775	96

(Seguono i premii da L. 50).
Pagamento dal 10 luglio 1880.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la condotta d'acque potabili in Torino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 26 corr. in Torino (via Arsenale, 31), per udire la relazione del Comitato di direzione e quella dei revisori dei conti del 1879, e per la elezione di membri del Comitato e di revisori pel 1880.

Manifattura di Rivarolo Canavese in cotoni e lini. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Torino (Banco Sconto e Sete), per l'approvazione del bilancio 1879 e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri uscenti d'ufficio.

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 corr. in Roma (via Due Macelli, 79), per la presentazione del bilancio 1879, per la nomina di 3 amministratori, e per deliberazioni statutarie.

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 maggio p. v. in Milano (Corso Venezia, 31), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e della Commissione di revisione del bilancio 1879, per Convenzione col Comune di Milano per permuta d'area alla Stazione di Porta Ticinese, per ampliamento di questa Stazione, per l'ammortizzazione delle azioni da emettersi, e per la elezione di 3 membri del Consiglio d'amministrazione e della Commissione di revisione per l'esercizio 1880.

Avvisi d'Asta

Il 27 corr., presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, dalla provinciale Murruccina al confine tra Guardiagrele e Casoli, della lunghezza di m. 5579.40, per la presunta somma di lire 53,480. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo dell'importo presunto, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione dei fabbricati per le macchine idrovore, nonchè apertura dei canali di scolo e di un tronco d'argine, pel bonificamento della zona fra i canali Vetere ed Acquachiara nella bonifica di Fondi e Monte San Biagio, in diminuzione dell'importo di L. 69,076.33, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7000, in numerario o rendita D. P.

— Il 1° maggio p. v., presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di S. Pietro in Guarano arriva al limite del territorio verso Castiglione Cosentino, della lunghezza di m. 4006.74, per il presunto importo di L. 40,969.09. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000.

— Il 2 detto mese, presso il Municipio di Vittoria (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione a basolato della via interna dei Mille, per il presunto importo di L. 41,930.65. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P. Cauzione definitiva L. 4000 in rendita D. P., o con beni immobili in ipoteca.

— Il 3 detto mese, presso la Direzione territoriale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento della caserma Ravenna Grande in Roma, per il presunto importo di L. 16,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre in acciaio per canne da fucile (mod. 1870) e di 2500 sbarre in acciaio per canne da moschetti di fanteria (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 75,000. Consegna entro 170 giorni in 5 rate: la prima di 5000 sbarre da fucile a 30 giorni di distanza. Deposito cauzionale L. 7500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Portici, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una piazza innanzi la chiesa parrochiale, con edifizii laterali, con apertura di strade adiacenti, ecc., per il complessivo importo di lire 444,683.67. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito lire 100,000 in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra l'abitato di Grumo ed il confine della provincia verso Matera, della lunghezza di m. 34,806, per il presunto annuo canone di L. 39,810. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Cerignola (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di selciati vulcanici e calcarei, diviso in due lotti: il primo comprendente le vie S. Domenico, S. Giuseppe, ecc., secondo i progetti d'arte, per la complessiva somma di L. 79,800; il secondo comprendente le vie S. Antonio, S. Agostino, ecc., come sopra, per la complessiva somma di L. 43,450, oltre la eventuale costruzione del selciato ai vicoli 3° e 4° Cappuccini, per la complessiva somma di L. 13,600. Lavori da eseguire entro il 31 dicembre 1880. Deposito cauzionale L. 8000 pel 1° tronco e L. 4400 pel 2°, in numerario o fedi di credito del Banco di Napoli.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Marsicana, da Sora alla Stazione ferroviaria di Molina, compreso fra l'abitato di Avezzano e la detta Stazione di Molina, della lunghezza di m. 456.77, in diminuzione dell'annuo canone di L. 15,532.88, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata dal canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

14ª Settimana. — *Dal 2 all'8 aprile* 1880.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	397,584.16	274.95
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	353,885.55	244.73
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 43,698.61	+ 30.22
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	5,219,954.60	3,609 93
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	5,235,260.98	3,620.51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	— 15,306.38	— 10.58
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	200,961.52	172.20
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	179,204.08	155.15
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 21,757.44	+ 17.05
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,165.30	2,179,992.46	1,870.76
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,153.44	2,152,059.72	1,865.78
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,86	+ 27,932.74	+ 4.98

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,878,94	8,880.70	6,631.65
Piccola Velocità	6,387,48	213.33	3,204.37
Totali . . .	29,266.42	9,091.03	9,836.02

Strade Ferrate Romane

4ª Settimana — *Dal 22 al 28 gennaio* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	465,208.19	14,430.26
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	459,650.86	14,464.39
Differenza in più . . .	24	5,557.33	—
Differenza in meno. . .	—	—	34.13
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 28 gennaio 1880 . . .	1,681	1,822,085.08	14,129.78
Periodo corr. 1878	1,657	1,778,605.40	13,992.38
Aumento	24	43,479.68	137.40
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,581.14	»	32,095.64	39,676.78
Bagagli e cani.	»	96.33	»	481.67	578.00
Merci a G.V. ..	»	1,047.36	»	5,339.43	6,386.79
Merci a P.V. ..	»	9,547.33	»	29,881.88	39,429.21
Introiti diversi.	»	487.01	»	630.99	1,118.00
Totale L.	»	18,759.17	»	68,429.61	87,188.78

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che all'assemblea generale ordinaria convocata per questo giorno non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo 1° dell'articolo 42 dello statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al 30 aprile corrente, alle ore 12 meridiane, negli Uffizi della Società, in Roma. via due Macelli, nn. 78 e 79.

I biglietti d'ammissione rilasciati per l'assemblea d'oggi sono validi per la futura adunanza.

Trattandosi di assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero dgli intervenuti le deliberazioni saranno valide.

Ogni azionista che abbia depositato non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 25 aprile corrente almeno 30 azioni ha diritto d'intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

Roma, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Firenze, id. id. id.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S[M]M., presso il sig. Jacob S. H. Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione dei bilanci per l'esercizio 1879 ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello Statuto suddetto.

Roma, 12 aprile 1880.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia mette all'asta l'affittamento dei locali ad uso di Caffè Buffet esistenti nelle Stazioni di

CUNEO E FELIZZANO

Il tempo utile per presentare le offerte alla 1ª Divisione del Traffico in Torino, nei modi indicati da apposito Avviso al pubblico, scade con tutto il 16 maggio p. v. e l'apertura delle schede avrà luogo il successivo giorno 17.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sottomissione pei fabbricati.

Allo scopo di dare in appalto la costruzione dei fabbricati della ferrovia del Gottardo, si apre il concorso pubblico fra quegli imprenditori conosciuti come validi e che sono in posizione da poter provare la loro capacità tanto tecnica quanto finanziaria.

I lavori da appaltarsi comprendono i fabbricati delle Stazioni della ferrovia del Gottardo (fabbricati passeggieri, magazzeni merci, fabbricati accessori e case cantoniere delle Stazioni), eventualmente le rimesse locomotive, rimesse vagoni ed i rifornitori; i medesimi sono preventivati in totale a fr. 1,030,000 ed eventualmente a fr. 1,855,000.

Le offerte devono farsi in base ai prezzi unitari ed a misura; esse possono comprendere singole partite od anche il complessivo dei detti fabbricati e sono da presentarsi entro la

sera del 5 maggio corrente anno

alla sottofirmata Direzione.

I piani, tutte le prescrizioni e condizioni dettagliate d'appalto possonsi esaminare dal 15 corr. in avanti nell'ufficio della ferrovia del Gottardo.

La libera scelta fra i concorrenti, che colle loro offerte devono restare vincolati fino a tutto il 31 maggio corr. anno, è riservata espressamente alla Direzione.

Lucerna, li 11 aprile 1880.

A nome della Direzione della ferrovia del Gottardo
Il Direttore: H. DIETLER.
Il primo Segretario: SCHWEIZER.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI

compresa la

Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

NUOVA INVENZIONE!

Col **TRIPOGRAFO** patentato ZUCCATO (da non confondersi cogli apparecchi di gelatina) chiunque può fare in un istante migliaia di perfette copie di lettere, circolari, musica, disegni, ecc.

L'inchiostro è indelebile, l'apparecchio non si guasta nè si consuma.

Indispensabile per le Amministrazioni, Ufficii, Case bancarie e commerciali, ecc.

Può vedersi in funzione presso il rappresentante per l'Italia.

PROSPERO PEYRAN
Via S. Anselmo, 2 TORINO.

THE LONDON ET SOUTH WALES COAL C.°
CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA
Risca Black Vein — Atlantic Merthyr.
DEPOSITO A SAVONA
Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
ITALIANI ed ESTERI
Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in otto gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **97,700** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,580,400** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **359,400** »

ACCIAIO in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **1 maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 3 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 aprile 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 28 Aprile 1880 N° 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici • Industria • Commercio • Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, [illegible]anze, 13 — TORINO.

LA FERROVIA TORINO-RIVOLI

nell'anno 1879

L'egregio ing. L. Raimondo, Direttore della ferrovia economica Torino-Rivoli, ci fornisce i seguenti dati statistici sull'esercizio 1879, come già fece per quelli degli anni precedenti, che a suo tempo abbiamo pubblicati.

La lunghezza della linea in esercizio al 31 dicembre è di chilom. 12.

Il materiale mobile in servizio a detta epoca si compone di macchine locomotive 4, vetture a viaggiatori 33, vagoni da merci e bestiame 6. Totale 43.

Con detto materiale si fecero, durante il 1879, N. 5,738 treni misti, cioè mediamente N. 15.72 convogli per giorno con una percorrenza di treni-chilometri pari a 68,856.

La composizione media dei convogli si fu di 1.01 locomotive, 5.65 vetture 1.07 vagoni-merci.

Le locomotive fecero insieme 69,896 chilometri.
Le vetture viaggiatori » 388,898 »
I vagoni bagagli e merci » 73,490 »

Si trasportarono con detto materiale N. 375,270 viaggiatori, 71 tonnellate di bagagli, 141 tonn. di merce a grande velocità e 2,512 tonn. a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori di 1ª classe fu di 55,185 e di 320,085 quelli di 2ª, con un prodotto per i primi, dedotte le tasse erariali e la inequa tassa del bollo, di L. 32,587.68, e per i secondi di L. 120,236.61, in ragione cioè del 21 0[0 gli uni e 79 gli altri, e di L. 0.591 per ciascun viaggiatore di prima classe, di L. 0.376 per ognuno di quelli di 2ª, e di L. 0.042 per ogni viaggiatore-chilometro.

La percorrenza dei viaggiatori ascese a 3,649,728 chilometri in totale; di questi 558,212 per viaggiatori di 1ª classe, i quali mediamente percorsero chilom. 10.11, mentre il percorso medio dei viaggiatori di 2ª classe sarebbe di chilometri 9.65.

La percorrenza delle merci a piccola velocità fu di chilometri 27,657 e la media per tonnellata di chilom. 11.01. Il prodotto totale fu di L. 3.977.19. Il prodotto medio di una tonnellata trasportata si fu di L. 1,583 ed il prodotto medio d'una tonnellata-chilometro di L. 0,144.

I prodotti della linea, depurati dalle imposte governative, furono in complesso di L. 158,547.93, e le spese in lire 88,813.60 con un utile quindi a favore della ferrovia di L. 69,734.33, e di L. 35,495.22 a favore del Governo per tasse erariali e di bollo, ascendendo quest'ultima alla non lieve cifra di L. 15,385.85, cioè di L. 1,282.15 per ogni chilometro di linea; ed in unione alle tasse erariali di lire 2,957.93 per chilometro, cioè il 18,29 0[0 degli introiti brutti della linea ed il 33,73 0[0 degli introiti netti.

Gli incassi della ferrovia furono di L. 194,043.15; e gli introiti brutti, depurati dal bollo e tasse erariali, risultano di:

Viaggiatori	L. 152.824,29
Bagagli e merci a grande vel.	» 1.283,00
Bagagli e merci a piccola vel.	» 3.977,19
Prodotti diversi	» 463,45
Totale	L. 158.547,93

Le spese d'esercizio della linea, distinte per categoria, vanno così ripartite:

Spesa generale dell'Amministrazione . . .	L. 10,564.75
» dell'esercizio (officine e personale)	» 5,102.50
» per le stazioni	» 11,045.05
» per i convogli	» 8,354.10
» per la trazione	» 24,045.00
» per il materiale mobile . .	» 4,801.05
» di manutenzione e sorveglianza della strada	» 17,050.15
» di manutenzione straordinaria	» 1,504.90
» di manutenzione dei fabbricati	» 1,102.85
» dei magazzeni	» 5,243.25
Totale	L. 88,813.60

Per ogni chilometro di linea esercita si ebbero quindi . . . { L. 13,212.32 d'introiti / » 7,401.13 di spese

cioè per prodotto netto chilometrico L. 5,811.19

Il Direttore dell'esercizio
Ing. LORENZO RAIMONDO.

SUL MATERIALE MOBILE
per la Ferrovia Palermo-Trapani

Dal chiarissimo ingegnere comm. A. Cottrau ci venne diretta la seguente lettera, che per debito d'imparzialità ci affrettiamo a pubblicare:

Onorevole Sig. Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate* — Torino.

Napoli, 17 aprile 1880.

Di ritorno in Napoli dopo un breve viaggio, ho letto col massimo interesse la critica fatta dal sig. O. del *materiale mobile* da me studiato per la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, e da Lei pubblicata nei numeri del 17 marzo e 7 aprile corrente del *Monitore delle Strade Ferrate*.

Dalla detta critica rilevo, che il sig. O. è persona competente nell'argomento; ma, siccome talune cose da lui dette non mi sembrano del tutto fondate, così Le chieggo ospitalità nel *Monitore* per alcune mie contro-osservazioni, ed anticipatamente Le porgo sentite grazie pel favore.

Comincerò dalle *Locomotive*; ed anzitutto dichiaro che, in fatto di macchine, tuttochè io creda d'interdermene anche io un pochino, pure non ho mai avuto pretese sul riguardo; e non mancai quindi, dopo la scelta da me fatta del tipo delle macchine che di poi furono eseguite, e dopo averne calcolate le dimensioni, di sottoporre i miei studii e le mie proposte all'esame di egregie personalità, competentissime al certo quanto l'egregio sig. O. (che ho il rammarico di non sapere chi sia), per quanto riflette le locomotive e le ferrovie in generale. Fra le quali persone citerò il sig. cav. Prigent, ispettore del materiale delle Ferrovie Romane, ed il mio amico ing. E. Riva delle Ferrovie Meridionali; e naturalmente, fu solo in seguito ad un parere favorevole di persone così autorevoli e pratiche, che vennero commissionate agli Stabilimenti meccanici di Pietrarsa e dei Granili le macchine in questione. Aggiungerò anche che il sig. L. Bouvret, ingegnere-capo di Pietrarsa e dei Granili, il quale ha studiato e perfezionato tutti i dettagli di quelle macchine, e che è persona competentissima altrettanto quanto modesta, mi ha spesse volte manifestata l'opinione di trovare le nostre locomotive, non solo ottime per sè stesse, ma bensì adattatissime ad un servizio speciale come quello della Palermo-Marsala-Trapani.

Sorretto da cosiffatti pareri, confesso adunque che, mentre doveva aspettarmi a molte critiche sulle *vetture* da me adottate per la nostra ferrovia, perchè trattavasi di una innovazione piuttosto ardita, mi ritenevo invece sicuro di non veder criticate le nostre locomotive.

Ma l'egregio sig. O. ha tenuto a dimostrarmi che io era caduto in errore, e perciò eccomi a lui.

Il sig. O. riconosce con me, che non era conveniente adottare *locomotive-tenders* a 3 sale; però, mentre egli dichiara subito dopo che le *locomotive-tenders* non gli piacciono molto, lascia intendere che io avrei potuto adottare *locomotive-tenders* a quattro assi. Avrei preferito che il signor O. spiegasse più chiaramente il suo concetto; ma, poichè egli si è limitato invece ad accennare ad un'altra soluzione, mi permetterò di domandare quali vantaggi la nostra ferrovia avrebbe conseguiti, tenendo conto delle curve strettissime della linea e delle distanze considerevoli fra le Stazioni, adottando le *locomotive-tenders a quattro assi*, di cui *due* o *tre* accoppiati, come dice il sig. O. invece delle *locomotive a tre assi*, con *tenders* sciolti. Invero, questi vantaggi non li so vedere, e perchè *peso morto* rimorchiato non se ne poteva risparmiare in modo sensibile, e perchè nelle curve strette sembrami preferibile avere tre assi anzichè quattro; e finalmente perchè, a condizioni eguali di peso, di forza di trazione e di velocità, mi è parso sempre preferibile avere *locomotive con tenders sciolti*, piuttosto che *locomotive-tenders*. Notisi infatti che, se talune macchine-tenders sono ottime, è unicamente perchè desse sono destinate a lavorare in *condizioni speciali*, ossia principalmente a piccola velocità e su pendenze risentite, cioè nei casi in cui è necessario ottenere una grande aderenza. Ma, allorquando queste condizioni speciali non si verificano, come è il caso per la nostra ferrovia Palermo-Marsala-Trapani (dove appunto il sig. O. trova che le nostre macchine avranno una aderenza esuberante), egli è evidente che la macchina col *tender* sciolto è preferibile alla *locomotiva-tender*, se non altro perchè le riparazioni della macchina saranno indipendenti da quelle del tender, e quindi si avranno minori probabilità di tenere inutilizzate, per questo fatto, alcune locomotive. Oltre a ciò, se l'acqua ed il carbone mancano giungendo in una Stazione, avendosi la macchina sciolta, non occorrerà più fermarsi in quella Stazione pel rifornimento, bastando invece cambiare il *tender*: locchè può farsi in soli due minuti, quando il servizio è bene organizzato.

Un altro punto sul quale il sig. O. nemmeno spiega chiaramente il suo concetto, ossia non dichiara apertamente se approva o disapprova, è quello dell'aver io adottato i cilindri interni, anzichè i cilindri esterni. Ed infatti, dopo aver detto che il sistema dei cilindri interni presenta grandi vantaggi per locomotive a grande velocità, soggiunge che questi vantaggi perdono molto del loro valore, quando si tratta di velocità ridotte. Or bene, anch'io sono precisamente di questo parere; ma, mentre noto che in taluni tratti della Palermo-Trapani i nostri treni dovranno camminare a non meno di 35 chilometri all'ora, soggiungo di non saper vedere quali vantaggi presentano i *cilindri esterni* a petto dei *cilindri interni*, specialmente quando il primo di questi sistemi è applicato con intelligenza, e quando si giunge (come appunto è stato fatto egregiamente dall'ing. sig. Bouvret nello studio dei dettagli delle macchine in parola) a rendere agevolissima la visita dei tiratoi.

So benissimo che al sistema dei cilindri interni si rimprovera il preteso inconveniente degli assi a gomito e la difficoltà dell'ingrassamento; ma queste son cose che si dicevano 15 anni fa, e che ora si ripetono, per averle lette o sentite dire, da chi non sa; e questo non mi pare sia il caso per l'egregio sig. O., della cui vera competenza ed erudizione non è possibile dubitare, dopo la critica da lui fatta delle macchine della Palermo-Marsala-Trapani.

Vengo ora ai calcoli che il sig. O. stabilisce per dimostrare che la *griglia* delle nostre locomotive sia limitata. E sul proposito, dopo aver fatto notare che i *cilindri* misurano $0^m,440$ e non $0^m,450$ di diametro, ecco come ho stabilito i miei calcoli e ragionamenti:

Diametro dei cilindri	$0^m,440$
Corsa d°	0,584
Diametro delle ruote	1,300
Superficie del focolaio	$7^{m2},000$
d° interna dei tubi . . .	$98^{m2},100$
d° della griglia	$1^{m2},270$

La pressione di registro essendo di otto atmosfere effettive, possiamo ammettere che la pressione media utile sullo stantuffo è di 4,chi5, locchè corrisponde ad uno sforzo di trazione di

$$T = \frac{4,5 \times \overline{44^2} \times 58,4}{130} = 3073 \text{ chilogrammi}$$

Prendendo per base della velocità media degli stantuffi, 1m,752 per 1″, locchè corrisponde a 3 colpi semplici di stantuffo per ogni 1″, si otterrà una velocità di traslazione di 6m,126 per 1″, ossia circa 22 chilometri all'ora.

In queste condizioni, la forza *teorica* sviluppata dalla macchina sarà di

$$\frac{2 \times 4,5 \times 1520 \times 1,752}{75} = 319 \text{ cavalli-vapore.}$$

Ed ammesso finalmente che la forza *utile* sviluppata sia del 70 0[0 del lavoro teorico (locchè si verifica con una esecuzione accurata, come è quella degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili), si ha finalmente che le locomotive della Palermo-Trapani svilupperanno una forza effettiva utile di circa:

$$319 \times 0,7 = 223 \text{ cavalli-vapore.}$$

Quantunque, lo ripeto, non competentissimo quanto il il sig. O. nella materia, pure questo metodo di valutare la potenza di una locomotiva mi sembra più razionale di quello adottato dall'egregio mio critico, il quale, basandosi sulla superficie di riscaldamento, presenta dei risultati non abbastanza sicuri.

Or bene, se ammettiamo ora lo stesso consumo di carbone indicato dal sig. O., ossia di 2,chi300 all'ora per cadaun cavallo-vapore di forza sviluppata, troviamo che, allorquardo le locomotive Palermo-Trapani dovranno sviluppare tutta la loro potenza di trazione, il consumo di carbone non sarà che di soli 513 chilogrammi all'ora, ossia di 404 chilogrammi per metro quadrato di superficie di griglia. E questo risultato non è punto esagerato, e può essere raggiunto da qualsiasi macchinista, per poco sia pratico del suo mestiere.

Contrariamente adunque all'opinione del sig. O., persisto a ritenere sufficiente la superficie della griglia nelle locomotive Palermo-Trapani, e persisto del pari a non pentirmi di avere *accoppiati* i *tre* assi di dette macchine, invece di *due* soli, come avrebbe voluto il sig. O., non so in vista di qual vantaggio. È da notare infatti che, se nella mia Memoria (o meglio, nel breve estratto della medesima (1), dato alle stampe assai poco correttamente), ho supposto che l'aderenza sia di $\frac{1}{7}$ del peso, ciò non toglie che, quando è possibile, prudenza vuole di ammettere, pel caso già verificatosi in Sicilia (di rado, è vero, ma pur avveratosi), che l'aderenza scenda fino ad $\frac{1}{9}$ ed anche $\frac{1}{12}$ del peso.

Mi rimane poi a ribattere le osservazioni fatte dal sig O. relativamente alla piccolezza dei *tenders* adottati sulla Palermo-Trapani.

I nostri *tenders* portano 5 metri cubici di acqua e 1600 chilogrammi di carbone, e queste quantità mi sembrano sufficienti; tanto più considerando che tenuto conto delle altre circostanze, ossia della leggerezza delle rotaie, delle pendenze e delle curve, si sarebbe andato spesso incontro al gravissimo inconveniente della *doppia-trazione* su taluni tratti della linea, laddove si fosse voluto adottare assolutamente dei *tenders* pesanti, come quelli delle altre linee ferroviarie. Adunque, fra l'inconveniente della doppia trazione e quello di dovere attaccare ai nostri treni una vettura di meno, a fronte del solo svantaggio di dover cambiare *tender* in alcuue Stazioni a ciò destinate, credo assai preferibile la soluzione da me data, e persisto in tale mia opinione. *(Continua)*

(1) *Considerazioni sulla scelta dei tipi da adottarsi pel materiale mobile della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.* — Milano, tipografia degl'Ingegneri, 9, via Lupetta — Prezzo L. 5.

PROGETTO DI CONVENZIONE

PEL SERVIZIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE ELABORATO ALLA CONFERENZA DI BERNA

Il progetto suaccennato, del quale ci siamo estesamente occupati nel nostro giornale (N. 41 e seguenti del 1878), prosegue il suo corso, come l'importanza dell'opera si merita, richiamando l'attenzione dei Governi e dei pubblicisti. Per quanto ci consta, finora vi diedero incondizionata adesione la Germania ed il Lussemburgo; la Russia, l'Olanda, il Belgio e la Svizzera lo accetterebbero in massima, ma previe alcune modificazioni e nuove trattative: rispetto all'Austria-Ungheria ed alla Francia, non si sarebbero ancora pronunciate.

Frattanto, per parte del nostro Governo, l'interessante argomento forma oggetto di uno studio accurato. Dietro invito del Ministero dei lavori pubblici, le Ferrovie Romane e Meridionali presentarono le loro osservazioni in una diffusa Relazione stampata; ed ora un analogo elaborato venne pubblicato dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, del quale ci piace riferire le conclusioni:

« Che non si può disconoscere, essere il progetto di Berna, nella sua essenza, nell'ordine, nella redazione, superiore alle convenzioni esistenti per servizi cumulativi;

« Che la soluzione data dal medesimo ai quattro punti legali che ne formavano lo scopo primo e precipuo risponde in massima al diritto ferroviario generale vigente; non si scosta essenzialmente dalle nostre leggi, ed in varie parti è migliore di esse;

« Che il progetto stesso, mediante le modificazioni suggerite per taluni punti principali e mediante alcuni miglioramenti d'ordine e di redazione da introdursi coll'intervento di persone pratiche, onde renderlo meglio adatto alle esigenze del servizio ferroviario, potrebbe essere accettato come un primo passo verso la desiderata unificazione legislativa dei trasporti;

« Che, infine, sarebbe da tenersene conto, per quanto possibile, nel progetto di Codice di commercio e nell'ordinamento che si matura di tutte le ferrovie del Regno, e ciò in analogia anche a quanto assennatamente propongono le stesse Romane e Meridionali ».

Sentito così il parere delle grandi Amministrazioni di Strade ferrate italiane, il Governo avrebbe l'intendimento di convocare i rappresentanti ad una Conferenza coi delegati dei Ministeri dei lavori pubblici, di agricoltura e commercio, e di grazia e giustizia, onde concretare la sua linea di condotta, e dare poi al Governo Svizzero, iniziatore del progetto, la risposta che il medesimo sollecita dagli Stati che intervennero al Congresso di Berna.

Sarebbe certamente utile cosa il potere qui riassumere l'esame particolareggiato del progetto e lo studio delle più vitali questioni attinenti ai trasporti, fatto con tanta competenza e pratica dalle stesse Amministrazioni di strade ferrate; ma ciò vietando la mole del lavoro, ci limitiamo a riportare dalla Relazione delle ferrovie dell'Alta Italia quanto riflette alcuni punti di massima, richiamando specialmente l'attenzione del lettore sulle osservazioni toccanti il progetto del nostro Codice di commercio, del quale riproduciamo in nota i principali articoli esaminati:

« Non riterremmo esaurito il còmpito nostro, se non toccassimo altresì vari argomenti d'ordine generale che hanno strettissima attinenza col progetto, e che noi ridurremmo a tre capi:

« 1° È la Convenzione opportuna nelle attuali condizioni delle Amministrazioni ferroviarie e della relativa legislazione in Italia?

« 2° Quale discrepanza nascerebbe tra la legislazione vigente e quella in progetto?

« 3° Ha il Governo diritto d'imporre la Convenzione?

« Sul *primo quesito* della opportunità, non esitiamo ad affermare, che se l'introduzione di un parziale diritto nuovo in uno Stato nel quale la legislazione e l'ordinamento ferroviario abbiano stabile assetto, potrebbe promuovere qualche difficoltà, la cosa per contro è divisa qui da noi, dove pressochè tutto, o per lo meno moltissimo, è da rifare: dove la legislazione è sparsa, incompleta, mancante, in progetto, e dove sarebbe sentita la grande utilità di una legge separata ed unica per tutto quanto concerne le strade ferrate di qualunque specie: dove il Governo, o direttamente, od a motivo dei vincoli che le circostanze gli imposero colle Compagnie, ha ormai in mano la somma delle cose ferroviarie, ed ha affidato ad una Commissione d'inchiesta di studiare un ordinamento. Quando, come a noi pare, il progetto, che è il risultato di uno studio autorevole ed accurato nella materia, non sia tale da inceppare la legislazione interna, per quanto cade sotto la sua giurisdizione, esso costituirà sempre un miglioramento acquisito, senza nulla pregiudicare.

« Sul *secondo quesito*, sembra a noi, che troppo preoccupandosi di talune divergenze fra la Convenzione e le leggi nostre, o si cade nella esagerazione, o la questione si sposta. Difatti, se vuolsi il beneficio massimo della unificazione dei punti di diritto ferroviario più importanti, è pur giocoforza rassegnarsi a quelle deroghe alle leggi locali, che per raggiungere tale scopo sono strettamente indispensabili. Nè appare che il progetto abbia a questo riguardo fatto più di quanto si presentava necessario. Del resto sarebbe poi questa deroga una *novità*, ed anzi sarebbe dessa veramente una *realtà*?

« Nè l'una cosa, nè l'altra, se ben si considera.

« Non una novità, poichè (prescindendo da esempi di convenzioni internazionali, postali, telegrafiche, ed altrettali, accolte ed acclamate universalmente) tutti i servizii cumulativi internazionali esistenti portano sempre per legale conseguenza l'applicazione della legge sotto cui avvenne il contratto, e, nel caso nostro, della legge vigente presso la ferrovia donde la spedizione ebbe luogo, ovvero anche presso le successive, secondo i casi; il quale principio (nè poteva essere diversamente) venne proclamato dalla nostra giurisprudenza, ed ancor più da una serie di decisioni autorevolissime della Cassazione francese; soltanto che ora si tratterebbe di eliminare le infinite contestazioni e dubbiezze, sin qui, con danno di tutti, sollevate, mediante un sistema unico da sostituirsi alle legislazioni dei diversi paesi, che, secondo i vari servizii cumulativi, sarebbero applicabili.

« Non sarebbe nemmeno la deroga una realtà, inquantochè il giudice, applicando una legge estera, quando di diritto ne occorreva l'applicazione, non faceva sinora che seguire i dettami della giustizia e della scienza giuridica; e la sanzione della convenzione non sarebbe che un omaggio a tale principio, del quale semplificherebbe l'applicazione, stabilendo un diritto internazionale comune.

« Senonchè, è poi tanto spiccata questa discrepanza colla legge italiana? E se fosse tale, sarebbe ciò molto a deplorare?

« Anche qui ci sia permesso rispondere negativamente all'uno e all'altro quesito; perocchè abbiamo visto man mano, come dalla nostra legislazione codificata, regolamentare ed in progetto, la convenzione nei punti essenziali non sia dissonante, e la Memoria dei Commissari Germanici sul progetto da loro elaborato dimostra aver avuto di mira questo pure.

« In quanto poi a talune divergenze, e fossero anche maggiori, col progetto di Codice di commercio, crediamo dover nostro non pretermettere questa occasione per sommessamente dichiarare, che le Amministrazioni di strade ferrate non potrebbero invero rammaricarsene. E, per far conoscere pieno ed intero il nostro avviso in argomento di tanta importanza e così strettamente collegato con quello che ci occupa, dobbiamo esporre brevi osservazioni sugli articoli 397, 399, 409, ultimo alinea 387, 392 e 401 del succitato progetto di Codice di commercio. — Riflettono esse quattro punti essenziali:

« 1° Indennità per ritardo (Art. 397);

« 2° Basi di indennizzo per avarie e perdite di merci o bagagli (Art. 399);

« 3° Ammessibilità del reclamo per avaria latente, anche dopo il ricevimento, se verificata entro 10 giorni da questo (Art. 409);

« 4° Regole sul diritto di disponibilità della spedizione dal momento della consegna a quello della riconsegna (ultimo alinea dell'Art. 387 ed articoli 392 e 401) (*).

(*) Art. 397. In caso di ritardo nell'esecuzione del trasporto il vettore non ha diritto che alla metà del prezzo di trasporto, e perde l'intiero prezzo di trasporto, se il ritardo è durato il doppio del tempo stabilito per l'esecuzione del trasporto, salvo sempre il diritto al risarcimento del maggior danno che si trovasse essere derivato.

Il vettore non è responsabile del ritardo, se prova ch'esso sia derivato da forza maggiore, o dal fatto del mittente o del destinatario.

La mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo.

Art. 399. Il danno, derivante da perdita o da avaria, si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il prezzo corrente si determina secondo le disposizioni dell'art. 37, detratte le spese risparmiate in conseguenza della perdita o dell'avaria.

Se il danno è operato con dolo o manifesta negligenza, la misura del risarcimento si determina secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile.

La misura del risarcimento del danno derivante dalla perdita dei bagagli di un viaggiatore, consegnati al vettore senza indicazione del contenuto, si determina secondo le particolari circostanze del fatto.

Art. 409. Il ricevimento delle cose trasportate ed il pagamento del porto estinguono ogni azione contro il vettore.

Tuttavia, l'azione contro il vettore, per la perdita o l'avaria, non riconoscibile al momento della riconsegna, sussiste anche dopo il ricevimento delle cose trasportate e il pagamento del porto, se la perdita o l'avaria fu verificata giudizialmente entro dieci giorni dal ricevimento, e se si prova ch'erano ad esso anteriori.

Queste disposizioni non sono applicabili in caso di dolo.

Art. 387 . . . Il mittente può indicare se stesso come destinatario, e, quand'anche abbia indicato una persona diversa, può riservarsi nella lettera di vettura la facoltà di disporre delle cose spedite fino alla consegna di esse al destinatario indicato.

Art. 392. Il mittente ha diritto di sospendere il trasporto e di ordinare la restituzione delle cose trasportate, o la consegna di esse a un destinatario diverso da quello indicato nella lettera di vettura, o di disporre altrimenti delle medesime; ma deve rifondere al vettore le spese e risarcigli i danni che sono la conseguenza immediata e diretta del contrordine.

L'obbligo del vettore di eseguire gli ordini del mittente cessa dal momento, in cui, arrivate le cose al luogo di destinazione, il destinatario, che sia in possesso del documento atto ad esigere la riconsegna, l'abbia reclamata dal vettore, o questi gli abbia consegnata la lettera di vettura. In questi casi il solo destinatario ha facoltà di disporre delle cose trasportate.

Se la lettera di vettura è all'ordine, o al portatore, il vettore ha diritto che gli sia restituito l'esemplare da lui sottoscritto, e, se è mutata la destinazione delle cose trasportate, può esigere una nuova lettera di vettura.

Art. 401. Dopo l'arrivo delle cose trasportate, o dopo il giorno in cui esse avrebbero dovuto arrivare nel luogo di destinazione, il destinatario può esercitare tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto, e le azioni di risarcimento; da quel momento egli può pretendere la consegna delle cose stesse e della lettera di vettura. Nel caso indicato nell'ultimo capoverso dell'art. 387 l'azione spetta al mittente fino a che le cose trasportate non siano state consegnate al destinatario.

Art. 394. Il vettore è responsabile dei fatti dei suoi dipendenti, di tutti i vettori successivi, e di ogni altra persona a cui egli affidi l'esecuzione del trasporto.

Art. 405. Ogni domanda di risarcimento, del mittente o del destinatario, deve essere diretta contro il primo o contro l'ultimo vettore: si può proporre contro il vettore intermedio, quando si provi che il danno sia avvenuto durante il trasporto da lui eseguito.

Ogni vettore chiamato a rispondere di fatti non suoi, ha la scelta di rivolgere le sue azioni contro il vettore che immediatamente lo precede, oppure contro il vettore intermedio responsabile del danno, giusta la precedente disposizione.

« *Primo punto.* Come base di compenso pei ritardi, si ammette l'abbuono del porto, sistema pur sanzionato dal Progetto di Berna, ed a cui abbiamo plaudito nel parlare dell'articolo 40, perchè rappresentando il porto il perfetto correspettivo del servizio richiesto alle ferrovie, ragion vuole, che quando questo servizio, in tutto o in parte, non sia prestato, si perda proporzionalmente il compenso pattuito; ma *la riserva al risarcimento del maggior danno che si provasse essere derivato,* distrugge tutto il sistema che era persino inutile enunciare, non parendoci guari appropriato il fare in un Codice dichiarazioni di *facoltà*, che di pien diritto spettano alle parti, mentre esse avranno per effetto di far sì, che la regola generale non sarà mai osservata come norma costante, e neppure come consiglio, essendo evidente, che con una riserva quale si è quella scritta nell'art. 397, il cavillo, l'ingordigia e la malafede troveranno sempre pretesti per accampare maggiori danni, nella speranza, se non altro, di ottenere alfine qualche cosa a titolo di transazione.

« L'ultima parte poi dell'articolo ora citato, secondo cui la mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo, se in senso assoluto, e nella teoria di un servizio ferroviario ben regolato, è giusta, non lo è parimenti in senso relativo, avuto riguardo alle condizioni dell'industria ferroviaria, dipendenti dalla situazione economica del paese, che vi influirà ancora a lungo in guisa preponderante, per cui, ad ogni modo, una dichiarazione di tal genere si presenta inopportuna, sopratutto in un Codice che fissa basi inalterabili e generali. Il Progetto di Berna invece a questo proposito (Art. 40) usa l'espressione assai più moderata: *le Amministrazioni devono effettuare i trasporti internazionali, purchè i mezzi di trasporto regolare bastino per effettuare la spedizione.* Preferiamo quindi in questa parte, al Progetto del Codice di commercio, il Progetto di Berna più logico, più sicuro, più pratico.

« *Secondo punto.* Riportandoci a quanto abbiamo osservato, in occasione dell'art. 35, a proposito della indennità limitata, domandiamo ancora, se invece di stabilire il risarcimento del danno derivante da perdita o da avaria, in base al valore venale, oltre ad altri eventuali compensi, non sarebbero preferibili basi di indennità inalterabili e prestabilite — La riserva poi, derivante dal riferimento all'art. 37, di più esuberanti compensi, *oltre le ragioni di indennità già larghissime,* quando il danno sia operato con dolo o con manifesta negligenza, moltiplicherà all'infinito le liti, introducendo in esse l'apprezzamento, variabilissimo ed incerto da una parte e dall'altra, della rigorosa responsabilità di una sequela di agenti o di manuali, e di operazioni e contingenze, difficilissime a stabilirsi con prove.

« Poste così le basi delle indennità, tanto per ritardi, che per avarie o perdite, l'art. 405 stabilisce, che ogni domanda di risarcimento del mittente o del destinatario debba essere diretta contro il primo, o contro l'ultimo vettore, o contro l'intermedio, se questo sia il responsale; e che ogni vettore chiamato a rispondere di fatti non suoi possa agire contro il precedente, o contro l'intermedio, autore del danno. Dal raffronto della prima parte di questo articolo colla seconda, si induce la diretta responsabilità, di fronte al mittente o al destinatario, del vettore di partenza o di quello di arrivo, o, in certi casi, di quello intermedio, salvo poi a loro il regresso nei rapporti scambievoli. Tale sistema, forse suggerito dalla opportunità di facilitare la soluzione delle vertenze fra il reclamante ed il vettore col quale egli si trova a contatto, è poi egualmente giusto, legale e di facile attuazione? Prima di tutto, se tale responsabilità può stare per il vettore mittente, che scelse quelli successivi, starà poi egualmente quando la scelta non fu sua, ed implicitamente, come nella pluralità dei casi avviene, fu del mittente stesso, per trattarsi di trasporto in servizio cumulativo, a determinate condizioni speciali, fatte note al pubblico? E quando trattasi del vettore d'arrivo, ed è provato che il fatto non è suo proprio, perchè non dovrà egli venire assolto, come la più autorevole giurisprudenza ha sempre riconosciuto, tanto più se (com'è il caso ordinario) egli abbia dovuto accettare la spedizione, perchè vincolato da un servizio cumulativo?

« Si è specialmente nei casi di servizii cumulativi internazionali (che non si possono non ritenere compresi nell'art. 405, stante i termini generali della sua seconda parte, e l'art. 912 sulle prescrizioni riflettenti anche le spedizioni per l'estero) che si presenta il difficile argomento delle basi di indennizzo, e si fa manifesto il gravame che sorgerà a carico delle Amministrazioni ferroviarie in servizio cumulativo, a cagione delle disparate misure di indennità presso le medesime vigenti, e presso molte di esse rigorosamente applicate. — Valga un esempio: una spedizione da Vienna giunge a Torino avariata; essendosi prodotta l'avaria sulle ferrovie austriache, a termini dell'art. 401 ed alinea del 405, il destinatario otterrà l'intero risarcimento, forse anche assai largo, contro l'Amministrazione italiana: questa però dalle ferrovie austriache non riuscirà che a conseguire una indennità limitata, essendo limitata dalle leggi locali la responsabilità di quella Amministrazione, che in nessun caso può eccedere una certa misura; si dirà che a ciò rimedia il rilevo; ma tutti sanno essere tale mezzo nella pratica quasi del tutto illusorio, perocchè le ferrovie estere, le quali non hanno nello Stato un patrimonio su cui guarentire l'esecuzione dei giudicati ad esse contrarii, nemmanco pensano a comparire in seguito ad una citazione in garanzia, poco preoccupandosi di condanne contumaciali, per eseguire le quali bisogna instituire al domicilio dell'Amministrazione estera, un nuovo giudizio, che sotto l'influenza della legislazione locale, e lasciando aperto l'adito a nuove eccezioni e difese, non sarà semplicemente delibatorio, nè di facile esecuzione.

« Nei casi poi di esportazioni dall'Italia, il gravame del vettore italiano sarà sempre più diretto ed incontestabile, di fronte all'art. 394.

« Pei trasporti internazionali pertanto (a meno di desiderabili, espresse clausule nei Regolamenti pei servizii cumulativi) le basi di indennità vorrebbero essere regolate dalla legge dell'Amministrazione responsabile. Ciò è conforme alla teoria del mandato, regolante i rapporti fra il mittente (o il destinatario a lui subingredito) e le ferrovie, le quali, in servizio cumulativo ricevono mandato *di fare quanto il mittente stesso dovrebbe fare con tutte le ferrovie interessate al trasporto.* Del resto l'efficacia giuridica della clausola limitativa di responsabilità venne riconosciuta dalla stessa giurisprudenza francese, pur tanto gelosa del diritto nazionale. (Vedansi, fra le altre, Cassazione 27 marzo 1878, Comp. del Nord-Belga, contro Goulden e Comp. dell'Est, e 7 agosto 1878, Comp. A. I., contro Tomatis e Compagnia P. L. M.)

« Dalle svolte considerazioni appare, come ciò che torna giusto e vantaggioso, coerentemente al sistema accolto nell'art. 27 del Progetto di Berna, sia invece per ridondare ad iniquo gravame delle ferrovie, sanzionato nel Codice di commercio, senza contemplare i casi di servizii cumulativi internazionali. A ragione perciò si può dire che la Convenzione di Berna, riparando, ossia, per servirci del termine che ora ci occupa, *derogando* alle gravose conseguenze del Codice di commercio, almeno pel principale di tutti i servizii cumulativi internazionali, fornirebbe il mezzo, mediante la uniformità e reciprocità di trattamento, alle Amministrazioni ferroviarie, di rivalersi verso chi spetta di quanto loro potesse giustamente competere; mentre invece il Codice di commercio, beneficando gli stranieri che adiscono i nostri tribunali, lascierebbe le Amministrazioni nazionali, in casi identici, di fronte a leggi estere, forse grette ed ingiuste.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'ingegnere capo del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia cav. Frescot è già di ritorno dal Belgio e dalla Germania, avendo compiuta la missione avuta dall' Amministrazione

delle dette ferrovie per l'acquisto di treni economici, e della quale abbiamo a suo tempo parlato.

Ci consta che egli stipulò i preliminari di un contratto colla *Societè des ateliers de costruction* di Malines per due treni Belpaire, composti ciascuno di una carrozza a vapore per viaggiatori di 3ª classe e di una seconda carrozza annessa mista di 2ª. e 1ª. classe, tenendo conto naturalmente di tutti i miglioramenti che la pratica ha potuto fin quì suggerire. Il Consiglio d'Amministrazione delle dette ferrovie ha già approvati i suddetti preliminari, autorizzando la spesa occorrente di 94,000 franchi. Entro cinque mesi tali treni saranno in servizio, ed anche prima, essendo l'Amministrazione disposta a fare qualche sacrifizio, affinchè il pubblico possa approfittarne durante la buona stagione.

Anche il Governo francese, per qualche linea secondaria, fa attualmente costruire nel Belgio due treni Belpaire da attivarsi per esperimento; e lo stesso Governo belga non tralascia di occuparsi della questione del servizio locale e delle linee secondarie, per modo che ebbe ad ordinare in quest'ultimi giorni 12 piccole locomotive-tenders pel servizio di viaggiatori e per una velocità di 40 chilom. e non meno di 35.

Per esaurire completamente la sua missione, il cav. Frescot si é recato in Germania, e visitò il servizio che si fa sulla linea Berlino-Grünau, della quale il *Monitore* ha diffusamente parlato nel numero del 23 aprile dello scorso anno. Esaminò eziandio il servizio della linea di circonvallazione di Berlino, di proprietà del Governo prussiano, che viene fatto con 4 carrozze a vapore, sistema Weissenborn, in cui la macchina, mentre in servizio trovasi solidaria con la vettura, non forma però parte integrante con la medesima, e perciò può essere a piacimento staccata. Lo scopo però è lo stesso di quello prefissosi dal sig. Belpaire, cioè di ridurre il peso morto al minimo possibile, pur tuttavia conservando una base ed una disposizione tali al motore da poter raggiungere la velocità di 35 e 40 chilm. con piena stabilità e sicurezza.

Crediamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia in conformità alle idee già espresse dal Consiglio, farà pure acquisto di qualcuna di queste carrozze in via di esperimento; tali idee sono d'altronde in armonia con quelle delle principali Amministrazioni estere governative, ed inspirate dalla necessità e convenienza di facilitare il più possibile lo scambio delle relazioni fra le grandi città ed i piccoli centri.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici il progetto del nuovo orario generale estivo.

Tale progetto, oltre alle modificazioni già da noi indicate per le linee di Como, di Lecco ed altre, contiene pure quella dell'aggiunta di un quinto treno alla linea Torino-Chieri.

Il nuovo orario generale andrà in vigore probabilmente col 15 maggio p. v.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sono in corso e procedono con tutta alacrità gli studii e la compilazione dei preventivi dei lavori e provvedimenti da eseguirsi per aumentare la capacità produttiva delle diverse officine del materiale rotabile.

Per tale modo si otterrà, anche per questa via, un mezzo di sollecitare le riparazioni al materiale rotabile e mantenerne in circolazione il maggior quantitativo possibile, onde soddisfare alle sempre crescenti richieste del traffico.

L'onorevole comm. Blumenthal, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ha diramato al dipendente personale il seguente ordine generale di servizio:

Milano, 20 aprile 1880.

Si reca ad opportuna conoscenza e norma del personale, che con R. Decreto 11 marzo u. s., vennero accettate le dimissioni dalla carica di Presidente di questo Consiglio d'amministrazione, già da tempo rassegnate dall'illustrissimo sig. comm. ing. Giovanni Morandini; e che con altro R. Decreto 15, andante, venne il sottoscritto nominato a sostituirlo.

Nel dare comunicazione di ciò, piace allo scrivente di aggiungere che nel sobbarcarsi all'onorando ma arduo incarico, ha fatto sicuro affidamento nell'amorevole e valida cooperazione di tutto il Personale.

Il Presidente, A. BLUMENTHAL.

Come abbiamo annunciato nel precedente numero, il 1° maggio avrà luogo l'apertura, in via di esperimento, della stazione marittima di Venezia.

Sappiamo ora, che l'Amministrazione ferroviaria ha deliberato che l'inaugurazione si faccia con qualche solennità; a tal uopo verranno diramati inviti alle principali Autorità della città, e sarà disposto affinchè la Stazione sia convenientemente addobbata.

Il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 22 Aprile corrente, prese le seguenti deliberazioni:

1°. modificò in parte le sue antecedenti decisioni circa i provvedimenti a prendersi, relativamente al pagamento degli interessi sulle Azioni Livornesi e sulle Obbligazioni della già Centrale Toscana;

2° approvò alcune modificazioni al Regolamento per la Cassa Pensioni, secondo le proposte all'uopo avanzate dal Comitato che amministra quella Istituzione;

3°. approvò la spesa di L. 19,019,55, per ricostruzione dei ponti sui fossi Sanguinaro e Vaccino (linea Roma-Citavecchia);

4°. quella di L. 18,811,89, per costruzione di una Rimessa locomotive e di locali di servizio a Spoleto;

5°. quella di L. 5,647,18, per costruzione di locali per la sabbia al Deposito di Foligno;

6°. quella di L. 7,481,67, per costruzione del piazzale esterno e via d'accesso a Ponte Galera;

7°. quella di L. 327,201,03, per costruire la grande tettoia alla Stazione di Pisa;

8°. quella di L. 21,000.00, per provvedere alla selciatura dei due piazziali laterali della Stazione di Roma, incaricando la Direzione Generale di prendere gli opportuni accordi con quel Municipio per la selciatura anche del piazzale di facciata;

9°. approvò un progetto di convenzione colla Provincia di Roma per la deviazione della Strada Ortano presso Camorrao;

10°. approvò le proposte avanzate dalla Direzione per provvedere al completamento dei capannoni pel montaggio delle Locomotive nelle Officine di Porta al Prato;

11°. approvò alcuni lavori di importanza secondaria per la spesa complessiva di L. 4609,27;

12°. approvò finalmente la spesa necessaria per alcune provviste occorrenti all'esercizio, cioè acquisto di cerchioni d'acciaio, di molle d'acciaio a spirale, di ferro e di pietrisco.

La solita corrispondenza di Roma, essendoci giunta all'ultimo momento, dobbiamo rimandarne la pubblicazione al prossimo numero.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie venete. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 22 corr. — Abbiamo già altra volta richiamato l'attenzione dei nostri concittadini sopra alcuni progetti ferroviarii, che si andavano propugnando nel Veneto. Ora sappiamo che il Comm. Breda avrebbe presentato formali proposte alle Provincie di Venezia, Padova, Treviso, Vicenza ed Udine, chiedendo che quei progetti siano presi in considerazione, affinchè, conciliando, come dicesi, gl'interessi delle varie Provincie, ne sorga un tale accordo, il quale faccia trovar il modo di eseguire prontamente le linee interessanti le varie Provincie, senza aspettare il troppo lungo tempo, che, nella migliore ipotesi, ci vorrebbe perchè esse fossero costruite dal Governo.

Le ferrovie del Consorzio costruendo la linea Treviso-Oderzo-Motta già compresa nel progetto governativo, si estenderebbero da una parte per S. Vito, Casarsa a Gemona, e per Portogruaro e Latisana a Porto Nogaro, donde si allaccierebbero per Palma a Udine, e potrebbero eventualmente proseguire per Cervignano a Monfalcone. Oderzo sarebbe, per di più, allacciata con Conegliano.

Alla linea Mestre-S. Donà-Portogruaro-S. Vito e Casarsa, che deve proseguire per Spilimbergo fino a Gemona, sarebbe sostituita una linea Mestre-S. Donà-Motta-S. Vito e Casarsa. Con che si accorcierebbe forse di qualche chilometro la strada, ma non si avrebbe la congiunzione diretta con Portogruaro, ma solo colla deviazione per Motta, togliendo l'antagonismo sorto con Treviso. Portogruaro perderebbe la congiunzione più breve con Venezia, ma sarebbe allacciato, per di più, con Treviso da una parte, e con Latisana ed Udine dall'altra.

Nel progetto sarebbe compresa, quanto alla nostra Provincia, la costruzione anche delle linee Mestre-Camposampiero, e delle governative Adria-Chioggia.

Noi diamo siffatte notizie quali abbiamo potuto procurarcele. Però ci sembra che l'intiero progetto dovrebb'essere pubblicato con tutti i suoi particolari, affinchè tutti gl'interessati avessero campo di poterne giudicare con esatta cognizione di causa.

Il sistema Agudio e la ferrovia Roma-Sulmona. — Leggiamo nel *Popolo Romano* di ieri:

Nella sala degli ingegneri al Collegio Romano, dinanzi una eletta di senatori, deputati, ingegneri, fra cui parecchi stranieri, l'ingegnere Agudio fece ieri un'accurata esposizione del suo sistema di trazione funicolare per superare le forti pendenze colle linee ferrate.

Egli ha voluto dimostrare come l'applicazione del suo sistema alla ferrovia Roma-Sulmona darebbe i seguenti vantaggi sul progetto e linea *comune* dell'ing. comm. Lanino.

1. Un'economia di ben trenta milioni per le finanze del Regno;
2. Oltre 28 chilometri di minore percorrenza;
3. Oltre il 50 per cento di meno sulla spesa di esercizio sui piani inclinati;
4. Oltre cinquanta minuti di meno nella corsa da Roma a Sulmona;
5. È per naturale conseguenza una minore spesa di trasporto per le merci e le persone.

E molto, per non dire un po' troppo! Ad ogni modo i calcoli e le deduzioni dell'ingegnere Agudio meritano di essere esaminati.

Ferrovie Meridionali. — Il *Pungolo* di Napoli così descrive il grave disastro, già annunciatoci dal telegrafo, avvenuto in quella città nelle ore pomeridiame di sabbato.

Circa mezzo chilometro al di là della Stazione della ferrovia, e precisamente nel luogo detto Madonna delle Mosche, è un deposito-macchine delle Meridionali. In questo locale si eseguivano da alcuni giorni delle urgenti riparazioni alla tettoia. Si toglievano le tegole vecchie per sostituirle con altre nuove. Vi lavoravano, a quanto ci viene riferito, una ventina di operaj — ed oggi essi avevano finito di togliere le vecchie tegole sicchè della tettoia non rimaneva che la sola ossatura. Erano poco meno delle 4, quando alcuni di quegli operaj — fra i quali parecchi così detti *mastri apparatori* — erano intenti a rimuovere dal soppalco le sfabricine e i materiali di risulta. In un attimo le grosse travi sono venute meno, e precipitando con grande frastuono hanno travolto nella caduta quei poveri lavoratori, ferendone la maggior parte. Si sono salvati quelli che erano poggiati ai muri di sostegno, i quali sono rimasti in piedi. I feriti sono 8. Raccolti dal personale ferroviario, accorso alla notizia del disastro, sono stati adagiati in quattro carrozze e trasportati ai Pellegrini.

Tramways di Roma. — La *Libertà* del 22 scrive:

La Deputazione provinciale è ogni giorno assediata di domande dei Comuni per essere autorizzati a stabilire nei rispettivi bilanci una somma da impiegarsi nella costruzione di *tramways*. Naturalmente tutti i Comuni dimostrano o tentano di dimostrare che le condizioni dei loro bilanci sono talmente buone, da potersi permettere il lusso d'impiegare parecchie migliaia di lire nella costruzione di questo mezzo di locomozione. La Deputazione ad alcuni Comuni ha concesso la dimandata autorizzazione; per altri ha sospeso qualunque deliberazione. Albano avrà il suo *tramway*, come l'avrà Marino; ma quello che è strano si è, che questi paesi non si vogliono accordare fra loro in modo di fare il lavoro insieme e così risparmiare. Ciascuno chiede l'impianto d'una linea propria che vada direttamente a Roma. Albano, per esempio, desidererebbe che Marino non avesse il suo *tramway*, e Marino viceversa teme la concorrenza del *tramway* di Albano, poichè questa città ha maggiori attrattive pei forestieri. In una parola, tutti temono la concorrenza. Giova sperare che si trovi una via di conciliazione per cominciare presto i lavori.

Tramway Verona-Cologna. — Leggesi nell'*Arena* di Verona in data del 22:

Siamo lieti di poter annunziare che ieri, ad unanimità di voti, i Consigli comunali di Zevio e Ronco hanno assunta la rispettiva quota di concorso in L. 32,000 per cia-

scuno, assegnata dalla Commissione, e speriamo che entro la corrente settimana gli altri Comuni di S. Giovanni Lupatoto, Cucca, Albaredo e Cologna seguiranno concordi l'esempio, affinchè il nostro Consiglio provinciale possa tranquillamente nel p. v. lunedì votare il sussidio delle lire 100,000, e così esaudire il giusto desiderio di congiungere fra loro lontani paesi della Provincia e sempre più riavvicinarli alla nostra bella Verona.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di marzo fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 24,200 (nel mese corrispondente del 1879 14,338), introito fr 28,800 (fr. 17,857.80); merce trasportata tonn. 3920 (tonn. 1627), introito fr. 15,000 (fr. 7,309.65). Introito complessivo fr. 43,800 (fr. 25,167.45); ossia fr. 1,068.29 (fr. 613.84) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 17,400 (1879: 12,259), introito fr. 16,200 (fr. 10,580.05); merce trasportata tonn. 1810 (tonn. 1414), introito fr. 4900 (fr. 4349.85). Introito complessivo fr. 21,100 (fr. 14,929.90), ossia fr. 811.54 (fr. 574.23) in media per chilometro.

Movimento complessivo sui due tronchi (67 chilom.). — Passeggieri trasportati 41,600 (1879: 26,597), introito fr. 45,000 (fr. 28,437.85); merce trasportata tonn. 5730 (tonn. 3041), introito fr. 19,900 (fr. 11,659.50). Introito complessivo fr. 64,900 (fr. 40,097.35), ossia fr. 968.66 (fr. 598.47) in media per chilometro.

Ferrovie svizzere. — La costruzione di una linea per il Brunig, abbandonata da più anni, è stata rimessa all'ordine del giorno. Alcune riunioni ebbero luogo a Brienz e Interlaken, e si sa che il Comitato promotore ha trovato degli impresari che s'incaricano di eseguire a loro spese i lavori preparatorii. Il totale delle spese di costruzione, compreso il materiale ruotabile, sarebbe di 7 milioni, locchè costituisce una forte riduzione delle spese primitivamente previste.

— Il tribunale federale ha pronunziato, il 17 corr., il suo verdetto sulla sorte della Strada ferrata Nazionale. Prendendo in considerazione il risultato delle aste pubbliche, che ebbero luogo il 15 corr. a Winterthour, senza che sia stata presentata alcuna offerta in aumento, e dopo di avere sentito il Consiglio federale, i Governi dei cantoni interessati ed i creditori della Compagnia, ha aggiudicato la *Sezione Est* (Winterthour-Singen-Costanza) alla Banca federale a Berna per il prezzo di fr. 3.150.000; la *Sezione Ovest* (Winterthour-Aarau-Zofinga) alla Compagnia del Nord-Est a Zurigo per la somma di fr. 750.000.

La sorte di questa disgraziata linea del Nazionale è infine decretata; dopo avere assorbito *trentadue milioni* per la sua costruzione, essa è stata venduta per tre milioni e novecento mila franchi..... *Et nunc erudimini.*

Ferrovie francesi. — La *Gazz. Ticin.* scrive:

Alla Conferenza tecnica convenuta colla Francia, allo scopo di esaminare la direzione ed il punto di raccordamento di una linea ferroviaria da Ginevra colla rete ferroviaria savojarda, che deve aver luogo in Ginevra, la Francia sarà rappresentata dal signor Collet-Meygret, ispettore generale nel Corpo di ponti e strade, e dall'ispettore in capo del Dipartimento dell'Alta Savoia, a cui è aggiunto il sig. ingegnere Mocen in Annecy. La Svizzera sarà rappresentata dai signori ispettore Dapples in Berna, consigliere di Stato Chauvet ed ingegnere cantonale Würth in Ginevra.

Ferrovie austriache. — Secondo un dispaccio da Vienna, venne fatta nella Camera dei Signori, a proposito del progetto presentato dal Governo per la costruzione della ferrovia dell'Arlberg, la domanda che sia stabilita una linea provvisoria attorno il masso che dovrà essere traforato pel tunnel principale. Mercè tale linea, che avrebbe una lunghezza di 20 a 25 chilometri, si potrà ottenere la comunicazione senza interruzione entro due anni, in attesa del compimento del tunnel.

Ferrovie ungaro-serbe. — Scrivono da Pest, 22 corrente:

I lavori della grande ferrovia da Budapest a Semlino e Belgrado, e di là a Salonicco e per altra diramazione passando Sofia per Costantinopoli, si comincieranno, a termini della Convenzione conchiusa fra i due Governi, entro sei mesi al più, e dovranno essere terminati in tre anni. Il tratto ungherese, circa trecento chilometri, costerà da venticinque a trenta milioni di fiorini; la parte della Serbia circa cento milioni di franchi; ed i lavori per le altre due diramazioni centocinquanta milioni di franchi.

Tutti questi trecento e più milioni vanno in giro in questi tre anni, e buona parte saranno portati in Italia, perchè quasi tutte le nostre ferrovie sono costruite da impresari ed operai italiani.

Ferrovie tedesche. — *Accidenti.* — Se pur troppo siamo costretti di registrare di quando in quando qualche accidente che avviene sulle nostre ferrovie, dobbiamo d'altra parte confortarci che il numero di tali accidenti, che accadono sulle ferrovie estere, è assai maggiore. Rileviamo difatti da un prospetto, pubblicato dall'Ufficio delle strade ferrate dell'Impero germanico, riguardante gli accidenti accaduti sulle linee tedesche (escluse quelle della Baviera) durante il solo mese di gennaio del corrente anno, che avvennero 44 sviamenti e 19 collisioni di treni in movimento, di cui 28 treni-viaggiatori (1 treno sopra 4895) e 35 treni-merci o locomotive isolate. Si contano poi 47 sviamenti e 26 collisioni, avvenuti facendo manovre, e 147 altri accidenti di circolazione.

In causa di questi accidenti, rimasero feriti 1 viaggiatore, 19 impiegati ferroviarii e 2 altre persone; uccisi 7 animali, feriti 8; e 275 vetture più o meno danneggiate.

Devesi poi rilevare gli accidenti cagionati dall'imprudenza delle vittime stesse, i quali procurarono la morte a 31 persone, cioè 1 viaggiatore, 10 impiegati, 12 operai ed 8 altri individui; e ferite a 2 viaggiatori, 41 impiegati, 32 operai e 10 altre persone. Infine si contano 7 morti per suicidio.

Il numero delle vittime di accidenti sulle linee dell'Alsazia-Lorena, durante lo stesso mese di genn., è stato di 15.

Ferrovie belghe. — Nella seduta della Camera del 16 corrente, il Ministro delle finanze presentò un progetto di maggiori spese per 26 milioni pel miglioramento del materiale ferroviario e per l'esecuzione di lavori d'utilità pubblica.

Notizie Diverse

Esposizione di belle Arti in Torino. — Domenica scorsa, onorata dalla presenza di S. M. il Re, dei Principi reali, dei Ministri Cairoli e Villa, della Presidenza del Parlamento e di gran numero di cospicui personaggi, ebbe luogo la inaugurazione della IV Esposizione nazionale di belle arti in Torino.

Non è compito nostro di render conto dettagliato della festa; diremo solo che non poteva riescire più splendida ed ordinata, mercè le savie disposizioni date dal Municipio e dal Comitato esecutivo. Quanto all'Esposizione, essa è la più bella, la più pregevole e la più completa che si sia tenuta in Italia.

Lunedì poi, pure da Sua Maestà e dai Principi, fu inaugurata la Mostra di arte antica, interessantissima anch'essa per varietà e ricchezza.

Esposizione industriale a Francoforte. — Il *Diritto* del 22 corr. dice essersi costituito a Francoforte

un Comitato per promuovere in quella città una Esposizione generale delle privative industriali rilasciate dall'Impero germanico e dei relativi modelli e campioni depositati. E lo stesso giornale aggiunge in proposito:

Il nostro Ministero del commercio, nel riflesso che ha Mostra in parola può offrire il mezzo ad alcune nostre industrie speciali (come i lavori in paglia, in seta, i mosaici, le pitture sul vetro, ecc.) di farsi conoscere ed apprezzare in una città che è centro di attivo commercio e di molto concorso per parte delle classi agiate, ha oggi spedito alle Camere di commercio del Regno una apposita circolare, con cui, dando annunzio di una tale Mostra, fa sapere che il Comitato attende ora a procurarsi le adesioni, e che coloro i quali desiderano di concorrere alla Esposizione, potranno spedire direttamente la domanda al Regio Console a Francoforte.

L'anzidetto Comitato si adopera ad ottenere dal Governo imperiale l'esenzione dal dazio per gli oggetti destinati alla Mostra, non che dalle Società ferroviarie le maggiori riduzioni sul prezzo di trasporto; ma esso non ha l'intenzione di assegnare o chiedere al proprio Governo che assegni medaglie, premii o simili attestati di merito industriale.

Congresso internazionale geografico a Venezia. — Il Consiglio comunale di Venezia in sua seduta del 18 corr. accettò la proposta che Venezia sia la sede del 3° Congresso internazionale geografico, da tenersi nell'autunno del 1881. Anzi a questo proposito il presidente della Società geografica di Parigi scrisse una lettera gentilissima al presidente della Società geografica a Roma, manifestando questo desiderio e felicitandosi che il 3° Congresso da tenersi in Italia sia raccolto in Venezia, come la città più ricca di archivi preziosi e documenti storici; il principe di Teano poi ne scrisse un'altra al sindaco di Venezia accompagnando una copia della lettera del presidente della Società geografica di Parigi invitante il Municipio di Venezia ad aderire, come aderì ben volentieri, e perchè disponesse non solo le sale necessarie alle riunioni ma si assicurasse inoltre di locali più ampi indispensabili alla mostra geografica e concorresse alle spese richieste dal collocamento degli oggetti.

Certo che Venezia deve per proprio conto provvedere alla mostra geografica, e questa parte sarà certo grandissima per la ricchezza dei monumenti e delle glorie geografiche veneziane; che se a ciò si aggiungesse anche una mostra nautica, traendo partito dalle ricchezze di questo genere appartenenti al suo celebre arsenale, certo che la mostra riuscirebbe attraentissima e tale che nessun altra città potrebbe forse vantare l'eguale.

Porto di Ancona. — Sugli studii e prospetti accennati nel precedente numero, scrivono da Ancona, 17, all'*Opinione*:

Gli studii di una Commissione nominata dalla Camera di commercio prendevano a base il progetto compiuto da un'altra Commissione governativa nominata con R. Decreto il 5 luglio 1863. Ma da quel tempo molte cose sono cambiate, ed ora la Camera di commercio di Ancona si contenterebbe di un piano più modesto, cioe, del prolungamento di ambidue i moli: l'uno il molo sud, di 150 metri in direzione Greco; l'altro, in direzione Libeccio, con un angolo di 30 gradi, offrendo un fondo di 27 piedi, bastevole a dare ricovero alle maggiori corazzate e nel tempo medesimo restringere la bocca del porto, dando sempre spazio bastante ai velieri, e preservandoli maggiormente dai venti predominanti, Greco e Maestro.

Credo che la Commissione governativa abbia accolto queste proposte più pratiche e meno dispendiose, e ne voglia far materia di uno studio. In ogni modo, anche restringendo i lavori a questi ultimi indicativi, la città di Ancona andrebbe ad ottenere un vero beneficio, che la porrebbe in condizione tanto vantaggiosa da fare di Ancona un porto simile a quello di Brindisi.

Petrolio d'America. — L'esportazione del petrolio da Nuova York dal 1°. gennaio al 30 marzo ascese in quest'anno a 8,368,837 galloni, contro 4,342,314 galloni l'anno scorso per lo stesso periodo di tempo.

La produzione ha raggiunta un'estensione, cui non si era finora giunti. Il giornale *The Commercial* di Pitisburg la valuta da 55 a 60,000 barili giornalieri.

Il deposito, sempre alla data del 30 marzo, si faceva ascendere agli Stati Uniti a circa 10 milioni di barili.

Queste esportazioni sì colossali, come quelle del petrolio, dei grani e del cotone, spiegano abbastanza lo sviluppo della ricchezza pubblica, le colossali imprese, il rapido aumento delle ferrovie e l'abolizione del corso forzoso, operatasi agli Stati Uniti in un tempo relativamente brevissimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Alquanto deboli furono, nella scorsa ottava, i corsi dei valori ferroviarii, i quali perdettero tutti qualche parte del guadagnato nei giorni precedenti. Le azioni della Società delle Meridionali videro scemate le loro richieste, e da 444.50 scesero a 439; le Obbligazioni relative da 287 caddero a 286; i Boni intrattati a 599.

Le Sarde della serie A, fredde anch'esse, rimasero a 294.50; le altre della serie B a 298; le nuove a 279.25 e 278.75.

Le Romane stazionarie a 153; l'Alta Italia da 298 a 297.75; le Pontebbane nominali a 456; le Palermo-Trapani a 318.50 e 317.25; le Centrali toscane a 464.50.

A Parigi le Lombarde si tennero in buona vista e trovarono compratori a 182, poi a 188. È vero che il Governo austro-ungarico si accinga a riscattare tutte le linee del Sud dell'Austria, e da ciò la migliorata condizione di questo valore. Le Obbligazioni relative si tennero anch'esse più ferme a 270 e 271.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele si aggirarono sul 272 al 273. Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a 139 circa; le Obbligazioni a 335.

CONVOCAZIONI

Società Edificatrice Italiana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 10 maggio in Firenze (via dell'Orivolo, 22) per la presentazione del bilancio 1879, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per deliberazioni relative al bilancio medesimo e in ordine all'art. 142 del Codice di commercio, e per la elezione di 6 consiglieri effettivi, 4 supplenti e 3 censori, ovvero elezione di 3 liquidatori.

Società per la bonifica dei terreni Ferraresi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 maggio in Torino (via Carlo Alberto, 24) per l'esame ed approvazione dei conti dell'esercizio 1879, e per la nomina di amministratori e censori.

Società carbonifera Austro-Italiana di Monte Promina — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 24 maggio in Torino (Banca di Torino) per udire il rendiconto dell'esercizio 1879, per la nomina di amministratori e revisori dei conti e per comunicazioni del Consiglio.

Avvisi d'Asta

Il 3 maggio p. v., presso la Prefettura di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del 1° tratto della strada nazionale num. 27 da Firenze a Forlì, scorrente in provincia di Firenze, compreso fra la diramazione della strada provinciale Romana per Arezzo, presso Pontassieve, ed il termine miliare n. 32 poco oltre il varco dell'Appennino, detto Collo di Pratiglioni, esclusa la traversa di Dicomano, della lunghezza di m. 35.696, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 17,620. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, id.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di costruzione dei ponti sui torrenti S. Vito, Risicoli e Rio, lungo la strada provinciale Riva Destra Crati, da Taverna Caracciolo a Bisignano per il presunto importo di L. 71,688.68, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada obbligatoria del comune di Abriola che dall'abitato di esso Comune raggiunge il confine di Pignola, innestandosi con l'altro braccio progettato dal confine al Monastero di Pignola, della lunghezza di m. 7412.40, per la presunta annua somma di L. 87,886.85. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito cauzionale L. 5000 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria da Naro a Canicattì, primo tronco, dalla portella Alongi al molino Fico, della lunghezza di m. 5335.65. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4250 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8500, id.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto di chilog. 16.200 di rame in verghe (sagomato) per il presunto importo di L. 52,650. Consegna da farsi entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 5300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto di ferro in verga sagomato (ad angolo retto, 10 × 75 × 75, lunghezza m. 1500) chil. 18.000 a L. 0.80, L. 14,400; (a FF, T doppia, 14 × 130 × 300, n. 163 sbarre della lunghezza di mm. 3510 ciascuna) chil. 33,495 a L. 0.80, L. 26,796. Totale L. 41,196. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale lire 4200 in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione dell'intiera strada nazionale n. 9 di 2ª categoria da Nuoro a Monti per Bitti, in provincia di Sassari, escluse le traverse di Bitti, Buddusò ed Alà dei Sardi, della lunghezza di m. 98,371.50. Manutenzione sino al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

15ª Settimana. — *Dal 9 al 15 aprile* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	444,109.92	307.13
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	392,012.49	271.10
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 52,097.43	+ 36.03
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	5,664,064.52	3,917.06
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	5,627,273.47	3,891.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 36,791.05	+ 25.45
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,167.—	201,975.67	173.07
Settimana corrisp. nel 1879.	1,155.—	144,211.94	124.86
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 57,763.73	+ 48.21
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,165.42	2,381,968.13	2,043.87
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,153.54	2,296,271.66	1,990.63
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,88	+ 85,696.47	+ 53.24

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	22,878,94	8,880.70	6,631.65
Piccola Velocità	6,387,48	213.33	3,204.37
Totali . . .	29,266.42	9,094.03	9,836.02

Strade Ferrate Romane

5ª Settimana — *Dal 29 gennaio al 4 febbraio* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	483,076.94	14,984.53
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	499,419.80	15,715.85
Differenza (in più . . .	24	—	—
Differenza (in meno . . .	—	16,342.86	731.32
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 4 febbraio 1880 . . .	1,681	2,305,162.02	14,300.74
Periodo corr. 1878	1,657	2,278,025.20	14,337.08
Aumento	24	27,136.82	—
Diminuzione	—	—	36.34

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,581.14	»	32,095.64	39,676.78
Bagagli e cani.	»	96.33	»	481.67	578.00
Merci a G.V. ..	»	1,047.36	»	5,339.43	6,386.79
Merci a P.V. ..	»	9,547.33	»	29,881.88	39,429.21
Introiti diversi.	»	487.01	»	630.99	1,118.00
Totale L.	»	18,759.17	»	68,429.61	87,188.78

ANNUNZI

FERROVIA DEL GOTTARDO

Sottomissione pei fabbricati.

Allo scopo di dare in appalto la costruzione dei fabbricati della ferrovia del Gottardo, si apre il concorso pubblico fra quegli imprenditori conosciuti come validi e che sono in posizione da poter provare la loro capacità tanto tecnica quanto finanziaria.

I lavori da appaltarsi comprendono i fabbricati delle Stazioni della ferrovia del Gottardo (fabbricati passeggieri, magazzeni merci, fabbricati accessori e case cantoniere delle Stazioni), eventualmente le rimesse locomotive, rimesse vagoni ed i rifornitori; i medesimi sono preventivati in totale a fr. 1,030,000 ed eventualmente a fr. 1,855,000.

Le offerte devono farsi in base ai prezzi unitari ed a misura; esse possono comprendere singole partite od anche il complessivo dei detti fabbricati e sono da presentarsi entro la

sera del 5 maggio corrente anno

alla sottofirmata Direzione.

I piani, tutte le prescrizioni e condizioni dettagliate d'appalto possonsi esaminare dal 15 corr. in avanti nell'ufficio della ferrovia del Gottardo.

La libera scelta fra i concorrenti, che colle loro offerte devono restare vincolati fino a tutto il 31 maggio corr. anno, è riservata espressamente alla Direzione.

Lucerna, li 11 aprile 1880.

A nome della Direzione della ferrovia del Gottardo
Il Direttore: H. DIETLER.
Il primo Segretario: SCHWEIZER.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 10 del prossimo giugno a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.

2° Bilancio consuntivo del 1879, preventivo del 1880 e deliberazioni relative.

3° Modificazioni al Regolamento della Cassa Pensioni.

4° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti.

5° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 25 al 29 maggio prossimo:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'Esercizio;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 22 aprile 1880.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 95 del 21 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metr
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	581
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	574
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1044
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D' ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabbato 1° maggio pross., alle ore undici antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio pross. e terminare al 30 giugno 1886 del tronco della strada Provinciale da Torino a Susa compreso fra l'estremità del piazzale della cinta daziaria di Torino e l'abitato di Susa della lunghezza di metri 48,925.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 34,225.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall' Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare nella Cassa della Provincia presso la Banca Nazionale in Torino, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, od in cartelle di rendita sul Debito pubblico al portatore, calcolate al valore di Borsa del giorno precedente, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di sabbato 8 maggio suddetto a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell' importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nella Cassa dei Prestiti e Depositi presso l'Intendenza di Finanza di Torino, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, le tasse di bollo, di registro ed i diritti di segreteria, sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 22 aprile 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in otto gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **97,700** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,580,400** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **359,400** »

ACCIAIO in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **1 maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 3 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 aprile 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 5 Maggio 1880 N° 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1880

IN DISCUSSIONE AL SENATO

Nella tornata del 30 aprile p. p., il Senato prese a discutere sullo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880, sulla base della Relazione presentata dall'on. Saracco a nome della Commissione permanente di finanza.

Ecco un breve sunto di tale discussione:

Pantaleoni svolge molte considerazioni sull'articolo 2 del progetto di legge, inspirato all'art. 32 della legge 29 luglio 1879 per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno, e dimostra la convenienza di votarlo a parte, in ossequio all'ordine del giorno del Senato.

Chiede alcuni schiarimenti al Ministero, e presenta un ordine del giorno.

Pepoli propone di rinviare alla discussione del bilancio di definitiva previsione i desiderii dell'onor. Pantaleoni, poichè il Ministero è dimissionario.

Pantaleoni si arrende volentieri alla mozione dell'onorevole Pepoli.

Baccarini (Ministro dei lavori pubblici) ringrazia la Commissione permanente di finanza per la maniera temperata con la quale fece la sua relazione.

Trova poi inutile, nella situazione attuale, di occuparsi delle osservazioni dell'on. Pantaleoni.

Assicura infine la Commissione permanente del Senato che qualunque suo successore prenderà cura delle giuste sue richieste.

Saracco (relatore) ringrazia il Ministro per aver accolto i suggerimenti della Commissione permanente.

Chiusa la discussione generale, si passa alla discussione dei capitoli del bilancio.

Serra. Al capitolo: « Porti, spiaggie e fari », domanda le ragioni per le quali non venne applicato l'apparato semaforico al porto di Cagliari, e ne dimostra l'utilità.

Baccarini assicura che si provvederà, e si stanzierà la somma nel bilancio del 1881, se gravi ragioni non verranno a dimostrarne l'inutilità.

Serra crede non si possa dubitare dell'utilità dell'apparato semaforico al porto di Cagliari.

Torrigiani raccomanda la costruzione delle strade provinciali.

Baccarini assicura che sarà provveduto in seguito, come ora si provvede.

Tutti i capitoli del bilancio vengono quindi approvati senz'altra discussione; e così pure le quattro tabelle A, B, C e D, allegate al bilancio stesso, per le nuove costruzioni ferroviarie.

Si approvano in seguito i tre articoli di legge, che precedono il bilancio; ed allo scrutinio segreto, risultano voti favorevoli 78, contrarii 9.

Crediamo poi opportuno di riferire le seguenti dichiarazioni contenute nella Relazione dell'on. Saracco.

Dopo avere esposte le vicende dell'ordine del giorno, col quale il Senato faceva obbligo al Ministro di presentare il prospetto delle spese ferroviarie separate dal bilancio, l'on. Relatore ricorda le dichiarazioni dell'onorevole Ministro alla Commissione della Camera, e soggiunge:

Il signor Ministro non tralasciò di ripetere avanti alla Camera le stesse dichiarazioni, ed aggiunse perfino che l'ordine del giorno del Senato era stato accettato dall'intiero Gabinetto; non appare però che l'on. Ministro abbia invitato la Camera a pronunciarsi, od altrimenti dimostrato di aderire ad una proposta presentata dal deputato Minghetti, che venne in seguito ritirata dopo le risposte del

Ministro, la quale mirava appunto a formare due leggi distinte; cosicchè prevalsero, senz'altro contrasto, le opinioni della Commissione; e l'articolo che approva il prospetto degli impegni da assumere per le singole categorie, col riparto della spesa per ciascuna delle linee ferroviarie, venne incluso nel progetto di legge per l'approvazione dello Stato di prima previsione, che sta ora sottoposto alle deliberazioni del Senato.

Chiariti i fatti nella forma più semplice ed altrettanto vera, la Commissione permanente di finanza non mancò al dover suo di chiamare l'attenzione del signor Ministro dei lavori pubblici sovrà questo fatto spiacevolissimo, che una deliberazione tanto solenne, presa dal Senato sotto la forma di un ordine del giorno, ossia di una raccomandazione rivolta al Ministero e da esso liberamente accettata, nel fatto sia rimasta intieramente priva di effetto; onde avviene che il Senato non è altrimenti libero di introdurre la più leggiera variazione nelle tabelle, che formano parte precipua dell'articolo aggiunto col n. 2, senza oltrepassare lo scopo che si proponeva di conseguire, e produrre il risultato, da nessuno desiderato, di rinviare a tempo indeterminato l'approvazione del bilancio.

L'onorevole Ministro rispose che, presentando, come esso aveva fatto, una nota degli impegni che si riferiscono agli stanziamenti descritti sotto i capitoli 141 e 142 dello Stato di prima previsione, si era appunto proposto di soddisfare il desiderio espresso a tale riguardo nell'ordine del giorno del Senato. Perciò gli giungeva nuovo il rilievo della Commissione, giacchè egli non aveva mai inteso l'ordine del giorno in questo senso, che la distribuzione della spesa iscritta nei capitoli 141 e 142 si dovesse fare per mezzo di un prospetto da approvarsi per legge, a somiglianza ed in aggiunta di quello di cui parla il ripetuto art. 32.

Quanto al secondo punto, il signor Ministro ricordò di essere rimasto fedele alla data promessa, presentando un articolo aggiuntivo, che nel suo concetto doveva essere approvato separatamente dalla legge del bilancio; parlò delle opposizioni incontrate presso la Commissione del bilancio della Camera elettiva, indi presso la Camera stessa; e concluse col dire che, posto in presenza di una questione così delicata, come è quella che tocca la competenza ed i rapporti fra i due rami del Parlamento, non gli era parso utile, nè conveniente promuovere un voto speciale sulla controversa materia.

Queste, a un dipresso, furono le dichiarazioni fatte col vivo della voce dall'on. Ministro, allorquando gli piacque intervenire ad una delle adunanze che tenne la Commissione di finanza negli scorsi giorni. Noi crediamo averle raccolte e rese fedelmente, ed egli potrà, se lo creda opportuno, spiegare le cose più ampiamente davanti al Senato. Ad ogni modo, noi non ci sentiamo chiamati, e ci teniamo tanto meno licenziati a manifestare le nostre impressioni, ad esprimere alcun giudizio sovra questo spiacevole incidente, che non involge soltanto una questione di forma, ma può esercitare una seria influenza sull'applicazione di una legge, che avrà tanta parte nella vita economica e finanziaria della nazione.

Bene il Senato è nel pieno ed incontrastabile diritto — se l'interesse del paese lo richiegga — di ritoccare, emendare e correggere le tabelle degli impegni che lo Stato si deve assumere per la costruzione di nuove ferrovie; e si potrebbe dire semplicemente che, di fronte a quello che è avvenuto, il Senato si può considerare come svincolato da quei riguardi di alta convenienza, ai quali si è sempre mantenuto fedele; ma, guardando la cosa nei suoi ultimi effetti, senza scrutare le intenzioni e giudicare gli atti che li hanno prodotti, crediamo di renderci interpreti fedeli del pensiero e dei voti del Senato, e di manifestare un desiderio che trova la sua radice nel supremo interesse della cosa pubblica, e nella schietta osservanza delle buone consuetudini parlamentari, augurando e rinnovando, per dir meglio, il voto, molte molte espresso nell'aula del Senato, che argomenti di questa natura non abbiano mai da essere trattati e risolti in sede di bilancio.

La legge approvante il suddetto bilancio di prima previsione, votata dalle due Camere, venne poi sanzionata e promulgata col R. Decreto del 1° corr., pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dello stesso giorno.

SUL MATERIALE MOBILE

per la Ferrovia Palermo-Trapani

(Continuazione e fine — Vedi *N.°* 17*)*

Avendo esaurite le critiche fatte dell'egregio sig. O. nel primo suo articolo, passo ora all'esame del suo secondo articolo, il quale riflette le vetture; mi sforzerò però di essere brevissimo nelle mie contro-osservazioni, per non abusare dello spazio gentilmente concessomi dal *Monitore delle Strade Ferrate.*

Sorvolerò quindi sulle considerazioni che fa il sig. O. per determinare *americano* il tipo delle vetture della Palermo-Trapani, limitandomi solo a far notare che, se ho detto esservi minori inconvenienti ad adottare il sistema *americano* su di una linea *che non è di transito*, come appunto la Palermo-Trapani, che non su di una linea intercalata fra due altre ferrovie, ciò non vuol dire al certo che le nostre vetture non potranno, occorrendo, viaggiare anche sulle altre linee siciliane.

Tengo però a dichiarare che, a mio credere, le vetture del sistema americano, ossia a *corridoio longitudinale*, come quelle della Palermo-Trapani, messe assieme in un medesimo treno con le vetture del tipo usuale detto *inglese*, ossia a *corridoi trasversali*, perdono i $\frac{3}{4}$ almeno dei loro pregi; giacchè, se il sistema americano è preferibile a quello inglese, lo è essenzialmente perchè permette il passaggio comodo e sicuro da una vettura all'altra *col treno in marcia*, ed offre quindi la possibilità di cambiar posto, di accedere alle latrine ed ai lavabo, di accendere e spegnere i lumi, di controllare i biglietti, ed anche di distribuire e ritirare i detti biglietti senza fermare il treno. Da ciò risulta economia grandissima nel personale, comodità e sicurezza ben maggiori e pel pubblico e pel servizio.

Non divido nemmeno interamente l'idea del sig. O. circa l'adozione di vere vetture all'americana, ossia grandissime; e ciò specialmente per linee secondarie, nelle quali non si può disporre di braccia a sufficienza per eseguire talune manovre, che debbonsi fare a mano.

Venendo poi alle critiche del sig. O., farò notare:

1° Egli trova che sarebbe stato preferibile adottare per le sale delle vetture un interasse di $4^{m},41$, anzichè di $3^{m},800$; ed aggiunge, come conseguenza di tale interasse ridotto,

che, salvo con velocità moderatissime, i viaggiatori staranno incomodi sui terrazzini. Orbene, a questo appunto rispondo che i terrazzini non sono fatti per lasciarvici stare i viaggiatori col treno in marcia; e, d'altra parte, che le velocità sulla Palermo-Trapani saranno sempre limitate.

Inoltre, la linea Palermo-Marsala-Trapani ha curve di 250^m, e nel *Congresso ferroviario* tenutosi nel 1865 a Dresda, fu riconosciuto che con curve così ristrette, dovevasi assegnare come un massimo l'interasse di 3^m,800 fra le ruote. Nel mentre, adunque, in tesi generale ammetto che su di una ferrovia con curve di 450 a 500^m sarebbe preferibile aumentare l'interasse in quistione, il sig. O., dal canto suo, dovrà anche riconoscere che, nel caso speciale della Palermo-Trapani, l'interasse di 3^m,800 è già un limite massimo che non conveniva oltrepassare.

2° Il sig. O. fa lunghe considerazioni per confutare che i viaggiatori di 1ª classe sulla nostra ferrovia godranno di spazio maggiore; ma le cifre sono eloquenti, e per quanto può dirsi, è sempre un fatto innegabile che su alcun'altra ferrovia italiana il viaggiatore di 1ª classe ha 0^m,75 di larghezza di sedile, e che, sotto qualsiasi altro riguardo, si sta assai meglio in *sei* in un compartimento di 1ª classe della ferrovia Sicula-Occidentale, che in *otto* in un compartimento di 1ª classe di qualunque altra ferrovia italiana.

Via! perchè la critica abbia il suo vero peso, non deve avere per movente il solo desiderio di criticare ad ogni costo, come apparirebbe in taluni punti di questo 2° articolo del sig. O.

3° Circa la maggiore o minore comodità dei viaggiatori di 3ª classe, evidentemente è l'esperienza sola che potrà dire se ho avuto torto o ragione di adottare il tipo dei *tramways* napoletani; credo però di non essermi sbagliato, specialmente per paesi meridionali, dove non si temono, ed anzi si cercano le correnti d'aria.

Checchè ne sia, col sistema da me adottato vi sono 55 posti di 3ª classe in una vettura, che ne conterrebbe soli 50 col sistema ordinario; e parmi che, tenendo pur conto della tariffa ridotta di L 0.04 a chilometro adottata dalla Sicula-Occidentale, i viaggiatori di 3ª classe della Palermo-Trapani non potranno neanche lamentarsi.

4. Il sig. O. loda l'idea di utilizzare il carro-bagaglio per altri compartimenti, ma ne critica poi la disposizione; perchè, egli osserva, il compartimento riservato di 1ª classe non è comodo, dal momento che il personale di servizio deve attraversarlo per comunicare con gli altri veicoli. Orbene, tale critica del sig. O. cade da sè allorquando si considera che, sulla Sicula-Occidentale, i treni viaggeranno col carro-bagaglio in coda al convoglio, e precisamente col compartimento riservato di 1ª classe interamente isolato. Tra la macchina e la prima vettura, invece del carro-bagaglio, vi sarà sempre un vagone-merci.

Siccome poi vi sono porte laterali, ossia nel senso longitudinale del treno, e pel piccolo Ufficio postale e pel piccolo compartimento pel capo-treno o per la distribuzione dei biglietti, così cadono anche le osservazioni fatte in proposito dal sig. O. In quanto ai cani, val meglio non parlarne: nel modo come vennero disposti i canili, nessuno potrà vedere o sentire quegli animali.

5° Sempre a proposito del *bagagliaio*, il sig. O critica le *porte interne*, mentre queste, fatte nel modo speciale come lo sono sulla Palermo-Trapani, non potranno certo dar luogo ad inconvenienti di sorta. Inoltre, egli non si spiega il perchè delle 8 finestrine che rischiarano il carro-bagaglio, come se vi fosse qualche utilità a starsene all'oscuro nell'interno del bagagliaio, quando le porte laterali sono chiuse. Eppoi, quale imbarazzo possono dare dei finestrini quando sono muniti di solide inferriate?

6° Finalmente, l'ultima critica fatta dal sig. O. alle vetture della Palermo-Trapani, è quella di credere che il loro soffitto è a semplice parete. Orbene, anche questa critica è infondata, attesochè tutte indistintamente le vetture della Palermo-Trapani hanno il soffitto a doppia parete, come appare chiaramente dalle tavole di disegno allegate alla già citata mia Memoria.

Ignoro, egregio sig. Direttore, se queste mie contro-osservazioni convinceranno il lettore, ma altro non credo dovere aggiungere in difesa del materiale mobile da me ideato per la Palermo-Trapani. Ben comprendo che in una prima applicazione di un sistema per così dire nuovo in Italia, sarò certamente caduto in molti errori di dettaglio, che la pratica e l'esperienza faranno correggere man mano; ma non credo poi meritare tutte le critiche del sig. O., e ad ogni modo, se difetti vi sono nei miei tipi, non mi paiono essere quelli additati dall'egregio critico.

D'altronde, io cerco la luce; e prova ne sia l'invito già da me diramato, antecedentemente agli articoli del sig. O., alle varie grandi Amministrazioni ferroviarie italiane, di voler dare un giudizio sulla maggiore o minore convenienza del materiale in quistione (*). Lo ripeto, cerco la luce; e quindi, mentre credo avere ribattute le osservazioni critiche del sig. O., non per questo sono meno riconoscente a lui (di cui mi rincresce non conoscere il nome) ed a Lei, egregio sig. Direttore, dell'onore che mi hanno fatto, occupandosi così diffusamente di un mio lavoro.

Mi creda sempre

Suo devot.mo ed obb.mo servo
ALFREDO COTTRAU.

(*) Ecco la Circolare.

Napoli, 11 marzo 1880.

La nostra Società ha adottato, per le linee che sta per aprire al pubblico servizio, un *Materiale mobile* di un tipo affatto diverso da quello attualmente in esercizio sulla Rete di codesta onorevole Amministrazione.

Le vetture pei viaggiatori del detto materiale mobile sono infatti a corridoi longitudinali, e con comunicazione fra i varii veicoli a mezzo di terrazzini e di *passarelles*. Inoltre tutti indistintamente i compartimenti di 1.a e 2.a classe hanno delle *latrine* e dei *lavabo*; nei compartimenti di 1.a classe possonsi formare dei letti con la semplice riunione dei posti di facciata; e finalmente nei furgoni-bagagli trovansi anche ricaciati dei compartimenti riservati di 1.a classe, specialmente destinati alle signore che desiderano viaggiare sole; nonchè una *latrina*, un *lavabo*, uno scomparto per le Regie Poste, le nicchie pei cani, ed un piccolo locale che può adirsi, sia alla alla distribuzione dei biglietti nel treno stesso, sia per uso del capo-treno.

Fervendo in questo momento, non solo in Italia, ma benanche in tutta Europa, la interessantissima quistione del miglior tipo di *materiale mobile* per le ferrovie non di transito, la nostra Società ha deliberato di sottoporre il proprio materiale al competentissimo esame di codesta onorevole Amministrazione delle Ferrovie dell'*Alta Italia*, e delle Amministrazioni delle Ferrovie *Romane* e *Meridionali*; e ciò al duplice scopo, e di essere essa stessa illuminata in modo decisivo sui vantaggi e svantaggi delle disposizioni adottate, e di rendere in contempo un servizio al Paese ed alla scienza dell'ingegnere, non potendo al certo scaturire da un esame di persone cotanto competenti che criterii e giudizii di una grande importanza.

I sottoscritti si rivolgono quindi a codesta onorevole Direzione, pregandola di voler far conoscere se dessa annuirebbe al desiderio espresso dal nostro Consiglio, e quindi se sarebbe disposta a delegare a suo tempo uno o più dei suoi funzionarii

onde esaminare il detto materiale, unitamente agli altri funzionarii che a tale uopo delegherebbero le Ferrovie *Romane* o *Meridionali* ed il Regio Governo.

Per maggior comodità dei signori delegati, il Materiale mobile in quistione potrà essere esaminato qui in Napoli nelle Officine governative di Pietrarsa e dei Granili, dove una parte di esso attrovasi tuttora in costruzione.

Voglia codesta onorevole Direzione aggradire i sensi della nostra più alta stima e considerazione

D. Gallotti, A. Cottrau.

PROGETTO DI CONVENZIONE

PEL SERVIZIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE ELABORATO ALLA CONFERENZA DI BERNA

(Continuazione e fine — V. N. 17).

« *Terzo punto.* Riteniamo cosa assai grave e pericolosa lo intaccare per qualsiasi motivo il salutare principio, stabilito dalla legge e dalla giurisprudenza, *che il ricevimento degli oggetti trasportati ed il pagamento del prezzo di trasporto estinguono ogni azione contro il vetturale.* È vero che, quando l'avaria è assolutamente irreconoscibile all'atto della consegna, pare iniquo privare il destinatario del diritto all'indennità; ma si osserva che i veri estremi dell'avaria latente rarissimamente si verificano, e che, se avaria sussiste, è ben difficile possa sfuggire, senza dare di sè nessun indizio, a quell'accurata e minuta ispezione, che il destinatario ha obbligo di fare prima di ritirare la merce senza riserve. L'ampio diritto di verifica e di constatazione che compete al destinatario, gli dà facile mezzo di eseguire subito in contraddittorio, ed in modo incontestabile, una verifica, senza procrastinarla, con tutte le difficoltà ed ambagi che deriverebbero da un diverso procedere. In secondo luogo poi, nella pratica, la verifica giudiziale, ammessa entro i 10 giorni, seconderà essenzialmente, nei suoi risultati, l'interesse del destinatario, rimanendo disarmate le Ferrovie, le quali, per dippiù, si troveranno in condizioni assai difficili per far valere ragioni di rivalsa verso i loro cedenti. Conchiudiamo quindi, che la seconda parte di questo articolo avrebbe troppo spesso per effetto di demolire la prima, soprattutto essendo poi chiamati a decidere Tribunali composti di commercianti.

« Si è perciò, che la giurisprudenza patria si è dimostrata assai restìa ad ammettere il reclamo per avarie latenti dopo il ricevimento, e che la giurisprudenza francese si è pronunciata a ciò costantemente ed assolutamente contraria.

« Vorremmo quindi vedere corretta, con termini quanto più si possa restrittivi, questa scabrosa disposizione; e soprattutto vorremmo esigere che il reclamo e la verifica giudiziale non possano mai subire ritardo di sorta, sotto pena di decadenza. — Ora siffatte maggiori restrizioni noi le troviamo nell'art. 44 del progetto di Berna, prescrivente che il reclamo, dopo il ricevimento, per avaria latente, debba essere fatto *immediatamente dopo scoperto il danno, provando inoltre* (*il* reclamante) *che il danno si produsse nell'intervallo fra la consegna pel trasporto e la riconsegna.* Queste due condizioni attribuiscono per lo meno al reclamante un grave e preciso onere di prova; poichè, se, appena riposta la merce nei suoi magazzini, avesse rilevato il danno e ritardato un sol giorno a reclamare, invano invocherebbe il termine di 10 giorni; e d'altra parte, l'obbligo, su lui solo rimbalzato, di provare essersi verificato il danno durante il percorso ferroviario, è grave còmpito. Invece l'art. 409 del Codice di commercio in progetto, nello stabilire un principio tanto eccezionale ed irto di difficoltà, nè l'una, nè l'altra esige delle predette cautele, o, quanto meno, la seconda non in termini così espliciti come quelli della Convenzione di Berna, sebbene ciò fosse consigliato ancor più dal servizio interno che da quello internazionale, dove ben maggiori sono le peripezie dei trasporti. Si dirà che le prescrizioni ora accennate emergono da sè; ma nelle leggi preferiamo le dichiarazioni ai sottintesi.

« *Quarto punto.* Nel mentre gli articoli 392, 401 e 387 attribuiscono, in massima, il diritto di disponibilità della spedizione al mittente, finchè non siasi compiuta la tradizione al destinatario, o non abbia avuto luogo altra equivalente condizione di cose (il quale sistema certamente risponde alla natura del contratto di trasporto), non vediamo la necessità dell'ultimo alinea dell'art. 387, dichiarante il diritto del mittente di riservarsi, nella lettera di vettura, la facoltà di disporre delle cose spedite, fino a consegna al destinatario; poichè tale facoltà già al mittente è attribuita dall'art. 392, che specialmente si occupa della materia, talchè la efficacia di quest'ultimo articolo, relativamente ai diritti del mittente, verrebbe quasi menomata, cagionando contestazioni. L'art. 15 della Convenzione di Berna è invece più categorico e più esplicito, coerentemente alla disponibilità riservata al solo speditore.

« E poichè necessità ci trasse a parlare del progetto di Codice di commercio italiano, crediamo ancora opportuno accennare ad alcune altre sue divergenze col progetto di Berna, nelle quali ci sembra pure doversi dare la preferenza a quest'ultimo. Soggiungeremo adunque:

« Che, per quanto riflette le ferrovie, l'ultimo alinea dell'art. 389, dichiarante che le convenzioni non indicate nella lettera di vettura non hanno effetto contro il destinatario o chi per esso, non si presenta ammessibile, non contenendo mai le lettere di vettura ferroviarie, nè potendo contenere, patti e condizioni, per le quali si intendono invece richiamati i regolamenti e le tariffe in vigore.

« Che, quanto all'art. 403, non vediamo la giustizia e la convenienza di pronunciare in termini assoluti la decadenza dal regresso del vettore di arrivo verso i suoi cedenti, quando consegna le cose al destinatario, senza esazione delle somme assegnate; imperocchè può avvenire ed avviene, che il vettore così debba agire nel miglior interesse di tutte le Ferrovie associate al trasporto. Così, quando la causa ed il tempo dell'avaria siano dubbii, nè da ulteriore inchiesta possa l'avaria stessa risultare preesistente al trasporto, o imputabile al mittente; ovvero quando sussistano altri attendibili motivi per cui convenga procedere ad una pronta consegna, salva eventuale liquidazione dei danni, a scanso di deperimento della merce o di altri pericoli della giacenza; in tutti questi e simili casi, conviene (e varie Ferrovie così praticano) consegnare intanto la merce al destinatario, con riserva di esigere le tasse assegnate, dopo appurata debitamente ogni cosa.

« Che infine il terzo alinea dell'art. 408, il quale ammette l'azione pel supplemento del danno, oltre al risarcimento proveniente dalla clausula penale, ogniqualvolta si può provare che il danno sofferto sia superiore alla pena, è contrario all'art. 1212 del Codice civile, dichiarante che la clausula penale è la compensazione dei danni per l'inadempimento dell'obbligazione: locuzione questa la quale (e giustamente, come la giurisprudenza non mette in dubbio) ritiene il definitivo e pieno risarcimento del danno essere nella pena. Le Ferrovie generalmente non ammettono clausule penali nelle lettere di vettura; ma che il caso difficilmente si verifichi, non è ragione sufficiente per legittimare una dichiarazione, esuberante persino dal diritto comune. — Questa ed altre analoghe già accennate disposizioni rivelano nel titolo del *Contratto di trasporto* del progetto di Codice di commercio quella ostile prevenzione contro le Ferrovie, che forse è influenza di una sola delle parti interessate; al quale proposito, insistiamo ancora contro tutte quelle disposizioni di questo progetto, che, dopo avere stabilita come regola una base di compenso, ne scalzano tosto il fondamento, lasciando aperto l'adito a maggiori pretese in casi ritenuti bensì eccezionali, ma che, nella pratica, la giurisprudenza della Magistratura inferiore, e soprattutto dei Tribunali di commercio, ribelle alla Cassazione, farebbe divenire comuni.

« L'articolo ultimo 410, che colpisce di nullità ogni condizione menomamente intaccante gli articoli 389 a 391, 396 a 399-401, 402, 405 e 409, sebbene sia logica conseguenza dei principii che informano il progetto, compie

l'opera demolitrice a danno delle Amministrazioni ferroviarie. — Non ha mantenuto questo articolo la frase, ancora più odiosa e parziale, dell'art. 467 del primitivo progetto, che diceva: *tutte le stipulazioni che escludono o limitano* A FAVORE *delle Ferrovie*, ecc., ecc.; ma il risultato ne è lo stesso. Tale dichiarazione, che si presta ad una interpretazione ed applicazione latissima, avrebbe per effetto di paralizzare in gran parte la efficacia giuridica dei regolamenti d'esercizio e delle condizioni dei trasporti approvati dal Governo, e di rendere pur anco impossibili una quantità di agevolezze dalle Ferrovie offerte al pubblico, e da questo assai apprezzate: quali sono, ad esempio, molte tariffe speciali, connesse alla clausula di una responsabilità limitata, clausula giustissima e legale, e sempre rispettata dai Tribunali, perchè ad un servizio reso verso minore retribuzione, ragion vuole corrisponda minore responsabilità. — In altri termini, il duro regime che si vorrebbe creare a carico delle Ferrovie (che sono, alla fin dei conti, un pubblico servizio meritevole di ogni favore) ricadrebbe in definitiva a danno del pubblico stesso.

« Più liberale e più equo si è dimostrato il Codice germanico, il quale, in caso di perdita od avaria (art. 396), ammette bensì il risarcimento del danno emergente, ma *tenuto per base il valore mercantile della merce*, e non oltre questo limite, precludendo così la via ad una infinità di maggiori pretese, che si verificherebbero ad ogni passo.

« Sancisce il subingresso del vettore successivo a quello cedente (art. 401), *ma di conformità al contratto di trasporto con quest'ultimo.*

« Eccezionalmente, non esclude il reclamo per avaria latente (art. 408), ma vuole che abbia luogo *senza ritardo.*

« Impone alle Ferrovie l'obbligo di sopperire ad ogni trasporto (art. 422), ma sol quando gli *ordinarii mezzi di trasporto della Ferrovia bastino.*

« Esclude esso pure (art. 424 e 427) ogni deroga di regolamento a certe norme fondamentali di legge, ma tempera assai il rigore del principio, ammettendo la pattuizione di una indennità limitata, così pel valore della merce, come pel ritardo nell'arrivo, e che quest'ultimo si possa convenire risarcito colla perdita del nolo, o di una parte di esso.

« Per tal modo, esso regola convenientemente l'azione dell'esercizio ferroviario, senza costringerlo in una cerchia di ferro, e senza incepparne lo svolgimento.

« Ci domandiamo ancora, relativamente al progetto di Codice di commercio, per qual cagione, mentre in esso si parla dei bagagli (art. 399), senza però darne la definizione, che sarebbe stata necessaria a scanso di non poche contestazioni, tengasi poi un assoluto silenzio sui viaggiatori, parte questa d'importanza non certo minore delle altre.

« Sul *terzo quesito:* Se il Governo abbia diritto d'imporre la Convenzione, propriamente non starebbe a noi il rispondere; tuttavia, con quella imparzialità e franchezza che ci vengono appunto dalla precarietà della nostra Amministrazione, la quale, se oggi è governativa, può domani essere sociale, non esitiamo ad osservare:

« Che, a termini dell'art. 282 della legge sulle opere pubbliche, lo Stato può *ordinare un Servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse Società;*

« Che, sebbene si possa sollevar dubbio sulla applicabilità di quell'articolo al Servizio cumulativo internazionale, tuttavia, quando una Società estera è disposta a collegarsi con servizio cumulativo alle nostre linee, è ugualmente, e forse più ancora, d'interesse pubblico, che un'Amministrazione italiana non possa ricusarsi a tale legame. Che direbbesi invero se, coi valichi alpini schiusi verso la Francia e la Germania, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia si fosse rifiutata ad un Servizio cumulativo con quei due paesi? E non vennero forse le relative Convenzioni sanzionate dallo stesso Governo italiano?

« Che le tariffe sono quelle che essenzialmente formano i *diritti acquisiti* nelle concessioni ferroviarie; ora, esse dal progetto di Berna non sarebbero toccate, lasciandosene ivi le possibili modificazioni all'accordo delle Amministrazioni interessate.

« Che, quando lo Stato non altera le tariffe, esso è padrone di regolare come crede i rapporti giuridici nascenti dai trasporti. Prova ne sia il progetto di Codice di commercio ed il suo titolo XIII, *Del contratto di trasporto*, che abbiamo testè esaminato. Se tale progetto venisse tradotto in legge, quale Amministrazione di strade ferrate oserebbe reclamare contro il titolo precitato, come lesivo di diritti acquisiti? E sì che le deroghe alle *condizioni di trasporti* vigenti sarebbero non poche, nè poco onerose.

« Ora il regolamento dei rapporti giuridici nascenti dal contratto di trasporto internazionale è appunto lo scopo vero del progetto di Berna; e quando il Governo prestasse a questo la sua legislativa adesione, non esorbiterebbe, crediamo, dalla sua sovrana autorità di legiferare.

« Questi brevi cenni ci paiono meritevoli di considerazione nell'importante argomento, il quale, esaminato a prima vista, presenta forse più difficoltà che non dopo maturo riflesso. Non è detto, del resto, che propriamente, per raggiungere lo scopo prefisso dalla Convenzione, tutte senza eccezione debbano parteciparvi le Amministrazioni di strade ferrate di uno Stato. Quando questo fosse pienamente libero di vincolarsi per le Reti costituenti la parte più vitale pel grande traffico internazionale, potrebbe, piuttosto che rinunciare a tale scopo, lasciare per un momento da parte le Compagnie per cui sussistessero poco probabili diritti intangibili, nella convinzione che queste non tarderebbero a sentire il danno del loro isolamento ed a procurare di uscirne ».

Nostre Corrispondenze

Preg.mo sig. Direttore,

Dal Lago Maggiore, il 30 aprile.

Ieri sera, in una sala dell'*Albergo Reale* di Arona, gli ingegneri addetti agli studii della linea Novara-Pino, riuniti a banchetto, davano al loro vice-direttore, ing. Oliva, il saluto della partenza.

Credo dover mandare un cenno di ciò al *Monitore*, perchè la cessazione dal servizio di questo egregio ingegnere, che da più anni prestava l'opera sua presso l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, è un avvenimento di sufficiente rilievo per meritare di essere registrato nel giornale che si occupa con amore delle cose ferroviarie, e perchè le manifestazioni di stima a chi le merita hanno degno riflesso nella pubblicità.

Non farò qui la biografia dell'ing. Oliva; il Corpo tecnico delle ferrovie lo conosce, e sa che, capacissimo, dotato di attività e di energia, fu uno dei principali collaboratori nella esecuzione di quella importante opera italiana che è la ferrovia Pontebbana, e che oggidì aveva una parte importantissima nella dirigenza degli studii della linea di accesso al Gottardo.

In questi lavori, oltre alla stima dei superiori, che apprezzarono in lui le doti dell'ingegno e la rara energia ed attività, colleghi e subalterni impararono a stimarlo ed amarlo; e le espressioni unanimi, che uscirono ieri sera dalle labbra di tutti, erano un'eco dei sentimenti e dei pensieri che ognuno aveva nella mente e nel cuore.

L'ing. Oliva, come saprete, va all'estero, chiamato, dicesi, ad elevate mansioni. È questa una soddisfazione ben meritata per lui, e gradita a quanti lo conoscono; ed è poi un onore pel nostro paese, il quale, mentre per molti anni ha visto concorrere l'opera di tecnici stranieri in molti de' suoi maggiori lavori ferroviarii, ora vede i tecnici suoi chiamati fuori d'Italia.

Questi sentimenti gli furono espressi in molti brindisi affettuosi e cordiali; ed alla fine di essi, gli venne offerto un *album* contenente le fotografie degl'ingegneri che gli furono compagni di lavoro nelle due ferrovie sopraindicate. A tutti rispose commosso l'ingegnere Oliva, ringraziando per sì pregevoli attestazioni.

La partenza dell'ing. Oliva, che fungeva da vice-direttore negli studii della ferrovia da Novara al confine sviz-

zero, oltre un rammarico in tutto il Corpo addetto a quegli studii, vi lascia un vuoto considerevole; ed è cosa dispiacente che l'Amministrazione italiana non abbia potuto prevedere ed evitare la perdita di un così egregio funzionario.

Essa toglie, infatti, un valido cooperatore nel còmpito assegnato ai tecnici incaricati dei lavori della detta linea: còmpito di non lieve importanza, poichè si tratta di eseguire in ristretto spazio di tempo, limitato da patti internazionali, una ferrovia di non facile esecuzione.

Affinchè questo còmpito sia raggiunto, occorre che all'attività del personale corrisponda e cooperi l'aiuto di provvide disposizioni per parte del Governo, il quale voglia rendere semplice, spedita e completa l'organizzazione di un lavoro che non può subire ritardi.

È un voto che la partenza dell'ing. Oliva ci dà occasione di esprimere, e che saremmo lieti di vedere esaudito, affinchè questo lavoro d' interesse internazionale potesse compirsi a tempo ed in modo degno della nazione italiana. VERBANO.

Roma, 27 aprile (ritardata)

LA FERROVIA DI VALLELUNGA.

Credo di fare cosa non sgradita ai vostri lettori, fornendo loro alcune notizie sui lavori di costruzione del 3° tronco della linea ferroviaria di Vallelunga (Sicilia), il quale essendo il più importante della linea stessa per le moltissime opere d'arte che su di esso si riscontrano, dalla sua più o meno sollecita ultimazione dipende il conseguimento più o meno pronto dello scopo principale per cui viene costruita la detta linea, quello cioè di congiungere con una strada diretta due importanti centri commerciali, quali sono Palermo e Catania.

Fino a tutto febbraio scorso, i lavori del tronco preaccennato camminavano in modo affatto irregolare, per guisa che vi furono proteste della Direzione governativa contro la Impresa costruttrice per spingerla a dare un andamento conveniente all'appalto da essa assunto. Però nel marzo ed in principio del corrente mese i varii lavori del tronco ebbero un energico impulso, e furono date disposizioni tali dalla Impresa da dimostrare che la medesima, un po' tardi se vogliamo, ma ancora in tempo, si è decisa a mettersi su di una buona strada.

Infatti, i lavori del tratto che precede l'imbocco Palermo della grande galleria di Marianopoli, trovansi ora bene avviati, sia per quanto riguarda i movimenti di terra, che per quanto riflette le opere d'arte ed i fabbricati. Il ponte, di 25 metri di luce a travata metallica, sul torrente Belici, è la sola opera alquanto in ritardo; ma vi si lavora attivamente, affine di portarlo ad un grado di avanzamento pari a quello degli altri lavori.

Dall'imbocco Catania della predetta galleria fino al termine del tronco, benchè più numerose ed importanti sieno su di esso le opere d'arte, tuttavia i lavori furono anche qui sviluppati in modo soddisfacente, per cui è a ritenersi che, tanto i lavori di questo tratto, quanto quelli del lato opposto della galleria di Marianopoli, se saranno proseguiti regolarmente come al presente, potranno essere ultimati per l'epoca fissata dal contratto, cioè nel 1881. Per tal guisa, tutta la linea, meno la parte corrispondente alla galleria di Marianopoli, per la quale l'epoca d'ultimazione scade nel 1886, potrà essere aperta all'esercizio, col solo inconveniente del trasbordo per una lunghezza corrispondente a quella della galleria predetta, in prossimità della quale si sta costruendo un'apposita strada carrozzabile, sulla quale verrà attivato un regolare servizio ippico, cumulativo con quello della ferrovia, fino a che possa essere aperta all'esercizio anche la galleria.

I lavori di questa galleria, la quale, come vi ho già detto, ha la bella lunghezza di 6,500 metri, sono in considerevole ritardo, se si pon mente al tempo già trascorso dacchè furono incominciati. Tuttavia ancor essi in questi ultimi tempi avendo ricevuto un avviamento regolare, si spera che si potrà ricuperare presto il tempo perduto. Dal lato di Palermo si lavora già in galleria, e dal lato di Catania si potrà fare lo stesso fra qualche mese, quando sia ultimato lo scavo della grande trincea di approccio all'imbocco della galleria, al quale si sta lavorando attivamente.

Oltre che dai due imbocchi, le materie di scavo della galleria saranno estratte a mezzo anche di cinque pozzi, il primo dei quali, già scavato per una profondità di oltre 100 metri, è quasi arrivato al livello della galleria, e potrà quindi in breve funzionare regolarmente. Gli altri pozzi, meno avanzati del primo, hanno anch'essi raggiunto una profondità considerevole, avuto riguardo alla rispettiva loro altezza. Come già ho accennato più sopra, l'Impresa ha l'obbligo di ultimare questa galleria nel 1886, e potrà certamente riuscirvi, se continuerà i lavori colle buone disposizioni che ha ora manifestate.

NUOVE COSTRUZIONI.

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie a Taranto, incaricata degli studii definitivi della linea di 3.a categoria da Zollino a Gallipoli, ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto di un primo tronco della linea predetta. Questo tronco si stacca dalla Stazione di Zollino, e misura la lunghezza di metri 3,150; il relativo importo è preventivato nella somma di L. 74,000.

Un altro progetto di appalto di un tronco della linea Teramo-Giulianova, venne pure presentato al Ministero dall'Ufficio governativo per gli studii ferroviarii in Teramo. Questo nuovo tronco si stacca dalla strada alla Masseria Rossi, e giunge fino a Ripattone, percorrendo una lunghezza di metri 5,141,79; l'importo preventivato dei lavori è di L 215,000. — Fino ad ora, per la linea Teramo-Giulianova furono presentati tre progetti di appalto per tre distinti tronchi, la cui lunghezza totale è di metri 13,892.49, ed il cui importo è preventivato in lire 423,000, limitatamente ai lavori per la formazione del corpo stradale.

FERROVIA NAPOLI-AVELLINO.

La Società inglese per opere pubbliche in Italia (residente in Roma), diretta dal sig. L. Neuburger e rappresentata dall' ingegnere Giuseppe Spera, ha chiesto al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata economica da Napoli ad Avellino per Pomigliano d'Arco, Nola, Baiano, Marigliano e Monteforte Irpino.

Il tracciato della nuova linea dovrebbe seguire quello del progetto di massima, presentato nel 1879 dal predetto ingegnere Spera all'approvazione del Governo, già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e già accettato dal Consiglio provinciale di Avellino.

Onde raccogliere il capitale necessario per la costruzione della linea, la cui spesa è preventivata in L. 3,000,000, si vorrebbe costituire una Società anonima per azioni. Questa non domanderebbe al Governo alcun sussidio speciale, e si accontenterebbe le venissero accordate le facilitazioni solite a concedersi in simili casi, per quanto riguarda le tasse di registro e bollo per la stipulazione del contratto di concessione, l'esenzione d'imposta sui terreni e fabbricati della ferrovia, e l'introduzione in franchigia doganale dei materiali occorrenti alla costruzione, all'armamento ed all'esercizio della ferrovia stessa.

DELTA.

Roma, 4 maggio.

CONSORZII FERROVIARII.

La legge 29 luglio 1879 per le nuove costruzioni ferroviarie è, per consenso di tutti, di difficile applicazione, tanto che si ritiene occorrerà man mano

semplificarla con nuove leggi, in occasione dell'esame dei bilanci.

Non poteva succedere diversamente, trattandosi di una legge necessariamente lunga e complessiva, col metodo di discussione che costituisce il nostro regime parlamentare. Un progetto di legge lungo ed importante, studiato sinteticamente e coordinato in tutte le sue parti, dovrebbe essere, come in Inghilterra, esaminato da un *Comitato* o Giunta della Camera, da esso riformato occorrendo, ma con complessi criterii, e votato poi semplicemente per *si* o *no*, nel suo complesso, dalla riunione pubblica e generale. Ammettendo invece che se ne discutano in tornata ordinaria uno per uno gli articoli, succede che se ne altera spesso incidentalmente od inavvertentemente il carattere sintetico, turbandosi il concetto fondamentale, senza sostituirvene un altro egualmente ponderato nei particolari.

Queste osservazioni ho creduto di fare prima di segnalarvi una decisione del Consiglio di Stato, che riguarda la costituzione dei Consorzii per l'esecuzione di linee comprese in quella legge.

Si tratta delle linee Airasca-Moretta-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo, la prima classificata in 3ª categoria, la seconda non peranco classificata, ma aspirante alla classificazione in quarta categoria.

La legge per le nuove costruzioni ferroviarie richiede, all'art. 22, per la costituzione dei Consorzii, l'applicazione delle disposizioni contenute nella legge 29 giugno 1873; mentre all'art. 10 richiede quella dell'art. 43 della legge fondamentale sui lavori pubblici. La legge sulle ferrovie non dà modo di determinare un criterio che regoli l'applicazione dell'una piuttosto che dell'altra disposizione, nè vi ha modo di trarre utili indicazioni a tale scopo dai resoconti sulla discussione della legge nella Camera e nel Senato.

Il Consiglio di Stato, chiesto nel caso particolare di esprimere il suo avviso sulla regolarità della costituzione di quel Consorzio, che riguarda una linea classificata ed una linea non ancora classificata, emise parere che per le ferrovie classificate, cioè delle categorie 1.a, 2.a e 3.a, sia da applicarsi la disposizione dell'art. 22 della legge 29 luglio 1879, cioè la forma stabilita coll'altra legge 29 giugno 1873; e che invece per le ferrovie non peranco classificate e proposte per la 4.a categoria, in cui il Governo ha facoltà di comprendere nuove linee fino alla concorrenza di uno sviluppo determinato, debbansi seguire i procedimenti prescritti dalla legge organica sui lavori pubblici, cioè in sostanza considerare il caso come se la legge speciale per le nuove costruzioni ferroviarie non esistesse.

Soltanto la costituzione del Consorzio per la Airasca-Moretta-Cavallermaggiore è adunque regolare; per la linea Moretta-Saluzzo si deve procedere colle norme comuni.

Tale decisione mi è sembrata importante, non tanto pel caso di cui si tratta, quanto pel precedente che stabilisce, e che può costituire più tardi il bisogno di una fra le parecchie modificazioni che occorrerà introdurre nella legge sulle nuove costruzioni ferroviarie.

APPLICAZIONI DEL SISTEMA AGUDIO.

Ho ricevuto un estratto degli Atti della Commissione d'inchiesta per l'esercizio ferroviario, nel quale è riprodotta la deposizione dell'ing. Agudio, che voi pure avete riassunto. Come sapete, l'ing. Agudio, la cui tenace perseveranza sarebbe degna invero di miglior successo, ha sostenuto l'utilità, così economica come militare, del suo sistema di locomozione, e ne analizzò varie applicazioni a linee che sono da farsi, come la Sulmona-Roma e l'Aquila-Terni.

Io non mi sento di dare un giudizio sul valore pratico del sistema Agudio. Non posso però far a meno di osservare che tutti i sistemi ideati in sostituzione di quello primitivo a locomotive su rotaie, per linee principali a grande traffico, furono, dopo, esperienza più o meno lunga, abbandonati; e che lo stesso Agudio non riuscì finora a far fare alcuna applicazione importante e permanente del suo sistema, pure avendo giudizii favorevolissimi di Commissioni competenti. Ci vorrebbe un servizio caratteristico come quello del piano inclinato di Lione; in un caso simile, può essere utile un sistema speciale di trazione. Ma in una ferrovia di carattere normale, esito a crederlo possibile.

DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO.

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole sul progetto di appalto del tronco di linea ferroviaria da Messina al tratto Cerda-Termini, compreso fra Lascari ed il fiume Torto. L'importo delle opere da appaltarsi con questo progetto ammonta a L. 1,260,000. Le espropriazioni e le provviste per l'armamento e diverse, a cui l'Amministrazione si è riservata di provvedere direttamente, rilevano a L. 640,000. La lunghezza del tronco è di m. 15,097.82.

DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO SUPERIORE.

Come di consueto, vi tengo al corrente delle più importanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella decorsa settimana dal 26 aprile al 1.o corrente.

Il predetto Consiglio ha ritenuto meritevole di approvazione il progetto pei lavori di ampliamento della Stazione di Lonigo (Ferrovie dell'Alta Italia);

Ha accolta, sotto l'osservanza di alcune condizioni, la domanda della Società della ferrovia privata di Monteponi (Sardegna) per essere autorizzata a fare il servizio pubblico sulla propria ferrovia;

Ha approvato il progetto di lavori al ponte Amendolea, fra i chilometri 38+934 e 39+307, della linea Taranto-Reggio (Ferrovie Calabro-Sicule);

Ha ritenuto debba essere modificato il progetto per il rialzamento dell'argine destro del torrente Allaro al chilom. 117+633, della linea Taranto-Reggio (Ferrovie Calabro-Sicule);

Ha poi emesso parere sfavorevole sul progetto di *tramway* a vapore da Chivasso a Serralunga.

Il Consiglio ha inoltre approvato i seguenti progetti, relativi:

Ai lavori di completamento del tronco tra San Barnaba ed il torrente Treste della strada provinciale da Agnone a San Barnaba, presso San Buono, in provincia di Chieti;

Alla costruzione del tratto dal rivo Carcarone a Positano, della strada provinciele Amalfi-Positano-Meta, in provincia di Salerno;

Alla costruzione del tronco dalla nazionale delle Calabrie presso Mormanno alla Sella di Colle Trodo, della strada provinciale Mormanno-Scalea, in provincia di Cosenza;

Ai lavori di consolidamento occorrenti nel tronco Spinoso-Tinella, della strada provinciale, dalla nazionale dell'Agri a quella del Sinni, in provincia di Potenza;

Al muramento di sponde nel tratto del torrente Quindici, compreso tra la rettifica detta del Paradiso ed il ponte dello Svizzero, nelle opere di bonificamento dei torrenti di Nola, in provincia di Caserta e di Avellino.

Delta.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci consta che, in seguito ad invito del Ministro dei lavori pubblici, sono ieri partiti per Roma il Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, ed il consigliere d'amministrazione cav. Benazzo, allo scopo di definire, insieme col Ministro stesso, alcune pendenze relative al proposto ampliamento degli organici del personale delle dette Ferrovie.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il nuovo orario estivo, compilato dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il quale andrà in vigore col 15 corr. mese.

Come fu già annunziato, domenica 2 corrente si è riunita, presso il Ministero dei lavori pubblici la Commissione per le ferrovie economiche, onde prendere in esame il lavoro delle tre Sotto-Commissioni, alle quali era stato deferito lo studio degli orarii sulle principali reti delle nostre ferrovie. La Commissione iniziò, infatti, la discussione sulle proposte delle Sotto-Commissioni; ma, avendo riconosciuto che il voler discutere partitamente le proposte stesse sarebbe stata opera assai lunga e non poco spinosa, ha deciso di accettare il lavoro delle tre Sotto-Commissioni, tal quale venne da queste formulato, e di darne visione al Ministero per le sue osservazioni.

Avute tali osservazioni, la Commissione si è riservata di prendere una decisione definitiva sulla importante questione degli orarii.

La Commissione ha poi deciso di rimandare alla seduta di ieri l'esame dei reclami, che furono presentati al Ministero dei lavori pubblici in ordine alla classificazione da essa fatta pei diversi tipi di talune delle linee ferroviarie autorizzate colla nuova legge sulle ferrovie.

Ora che il bilancio dei lavori pubblici è stato approvato anche dal Senato, sappiamo che il Ministro dei lavori pubblici intende disporre che siano al più presto indetti gli appalti per quei tronchi delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, i cui progetti definitivi, già esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, furono anche ammessi dal Consiglio di Stato.

Il 1° del corr. mese ebbero principio, presso il Comando del Corpo di stato-maggiore, le sedute della Commissione incaricata dello studio dei trasporti militari per ferrovia. Nella detta Commissione sono rappresentate le tre principali Amministrazioni ferroviarie per mezzo di un funzionario per ciascuna di esse, il Ministero della guerra nella persona del tenente-colonnello Di Lenna, ed il Ministero dei lavori pubblici dall'ispettore comm. Biglia, il quale presiede la Commissione.

Sappiamo che, avendo il Municipio di Alessandria interessato il Ministero della guerra a voler dare il proprio avviso sulla convenienza di preferire il tracciato per le valli della Stura e dell'Orba nella scelta della linea di ferrovia succursale a quella dei Giovi (al quale uopo gli rimetteva un esemplare della relazione da esso Municipio presentata al Ministero dei lavori pubblici per sostenere appunto la preferenza da darsi a quel tracciato), il Ministero predetto ha riconosciuto vantaggiosa, dal punto di vista militare, la scelta della linea per le valli della Stura e dell'Orba, quando fosse fatta ragione a certe condizioni, che, nell'interesse militare, sarebbero da osservarsi nel perimetro delle zone militari di Genova e di Alessandria.

L'egregio ing. Giuseppe Oliva, vice-direttore degli studii per la ferrovia Novara-Pino, ha rassegnato le sue dimissioni, ed è già partito per Leone in Spagna, chiamatovi quale Ingegnere in capo delle costruzioni delle ferrovie del Nord-Ovest, assunte dall'*Union générale* di Parigi, della quale è consigliere delegato tecnico il chiarissimo comm. Amilhau.

Le condizioni fatte all'ing. Oliva sono assai vantaggiose; e mentre noi dobbiamo congratularci secolui della meritata prova di stima e fiducia in esso riposta, e dell'onore che per la sua scelta deriva al Corpo dei nostri ingegneri ferroviarii, non possiamo non lamentare la perdita che fa l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia di un così valente e zelantissimo ingegnere, i cui servigi saranno sempre ricordati con lode e soddisfazione generale.

Rimandiamo, a questo proposito, i nostri lettori alla speciale nostra corrispondenza ricevuta dal Lago Maggiore.

In conformità di quanto fu stabilito nelle apposite conferenze che ebbero luogo nei giorni 8 e 9 aprile p. p. in Milano presso il R. Commissariato per l'esercizio delle strade ferrate del-

l'Alta Italia, la Compagnia di navigazione sul Lago Maggiore ha preparato e presentato alla superiore approvazione il nuovo orario da attivarsi per la stagione estiva (15 maggio–15 ottobre) per le corse dei battelli sul detto lago.

Il nuovo orario stabilisce quattro corse in partenza da Arona, rispettivamente alle ore 4.15 a. 10.0 a., 2.40 p. e 7.0 p.; la prima di queste corse viene spinta fino a Magadino, con arrivo alle 9.35 a.; la seconda e la terza si fermano a Locarno, ove arrivano alle 3.15 e 8.5 p.; la quarta è limitata a Laveno, con arrivo alle 9.10 p.

Le corse di ritorno sono del pari in numero di quattro: la prima in partenza da Laveno alle 3.30 a., la seconda da Locarno alle 3.50 a., la terza da Magadino alle 9.50 a., e la quarta da Locarno alle 3.30 p. — L'arrivo delle quattro corse ad Arona è fissato rispettivamente: la 1ª alle 5.45 a., la 2ª alle 9 a., la 3ª alle 3.40 p, la 4ª alle 8.50 p.

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia nelle sue recenti adunanze si è occupato, fra l'altro, dei seguenti affari:

Ha approvato il Capitolato sulla base del quale deve aprirsi la gara pel servizio *Bastagi* nella Stazione di Porta Ticinese a Milano;

Ha dato incarico alla Direzione dell'esercizio di preparare uno schema di Convenzione colla Società concessionaria della ferrovia Santhià-Biella, allo scopo di concretare un nuovo contratto d'esercizio e di definire la questione delle tariffe differenziali;

Ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici per le definitive sue decisioni la questione dell'allacciamento a Cannago della linea Milano-Erba;

Ha approvato il fabbisogno di materiale occorrente per modificare, nell'interesse del servizio militare, i carri marcati H e HB (spesa lire 59,000);

Ha approvato altro fabbisogno per la fornitura di ferri sagomati (spesa L. 20,000);

Ha autorizzata la Direzione dell'esercizio a stipulare colla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde una Convenzione per lo scambio dei biglietti di viaggio, sulla base di quella conclusa con le strade ferrate Venete;

Ha approvato il contratto Giaccarda per l'appalto dei lavori di ampliamento della Stazione di Farigliano;

Ha approvato i conti preventivi della spesa occorrente per riparazioni a diverse locomotive;

Ha autorizzato l'apertura di gare per acquisti diversi, ed ha approvato le proposte di vendita di materiali ed oggetti superflui od inservibili;

Ha autorizzato il passaggio pedonale sul ponte del Po a Pontelagoscuro, incaricando la Direzione dell'esercizio di concertare colle Autorità interessate le norme da seguirsi per la vigilanza di detto passaggio, allo scopo di prevenire i possibili accidenti.

Siamo informati che per la Esposizione di orticoltura, che si terrà prossimamente a Firenze, e pel Concorso agrario che si terrà nel settembre a Cremona, l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha stabilito di accordare l'applicazione delle tariffe speciali ridotte, sancita dal ministeriale decreto 5 dicembre 1876, tanto pel viaggio degli espositori e giurati, quanto pel trasporto dei prodotti relativi.

La stessa Amministrazione ha pure autorizzata l'Agenzia di viaggi Caygill's di Londra, agente di ferrovie inglesi, alla vendita dei biglietti circolari alle stesse condizioni con cui tale vendita è effettuata dalla Casa Gaze e Son.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni ferroviarie. — Il *Diritto* dice poter assicurare che lo stato dei progetti per le nuove costruzioni ferroviarie a tutt'oggi è il seguente:

Progetti presentati al Ministero:

N. 31, del complessivo importo di L. 26,132,274. Dei quali

n. 2 appaltati o in corso di appalto per l'importo di	L.	4,407,900
N. 14 approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato per l'importo di	»	6,930,797
N. 7 all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'importo di	»	9,194,622
N. 8 all'esame del Consiglio di Stato per l'importo di	»	5,598,955
Totale	L.	26,132,274

Possiamo inoltre aggiungere che alla fine di febbraio scorso la situazione era la seguente:

Progetti presentati n. 20, dell'importo di L. 17,833,600, dei

quali n. 1 in corso d'appalto per	L.	2,328,000
N. 7 pronti per l'appalto per	»	4,143,000
N. 12 in esame per	»	11,362,600
Totale	L.	17,833,600

Inchiesta ferroviaria. — Scrivono da Sassari, 27 aprile, alla *Riforma*:

La Sotto-Commissione della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie italiane, composta degli onorevoli Cadorna, Verga e Genala, è arrivata nella nostra città il 19 corr., proveniente da Cagliari; tenne una seduta il 20 nella grand'aula dal palazzo comunale, e ripartì il giorno successivo.

Furono chiamati a deporre i principali negozianti e spedizionieri della piazza, altre persone competenti nella materia, e diversi ingegneri delle Ferrovie Sarde.

I commercianti lamentarono il servizio sardo per deficienza di materiale mobile, le tariffe elevate, i danni rilevanti recati spesso alle merci, per cui molte volte l'Amministrazione ferroviaria fu tratta innanzi ai tribunali; l'incaglio che viene alle operazioni commerciali dalla ristrettezza dei locali. Vi fu ancora chi, contraddetto dagli ingegneri della Compagnia, ritirò senza pietà la costruzione della linea, fatta con pendenze eccessive, con curve pericolosissime e materiali di vecchio sistema, in parte già usati.

Il cav. Casella, consigliere della Provincia e direttore della Banca Commerciale Sarda, toccò molto opportunamente

dell'immenso danno causato dalla ritardata costruzione delle nostre ferrovie, le quali, se fossero state compiute, come dovevasi, nel 1867, avrebbero posto già la Sardegna su quella via di miglioramento, che ora è soltanto un desiderio ed una speranza.

Infine il signor Bontà-Pittaluga, spedizioniere in Porto Torres, manifestò la sua sfiducia nelle Commissioni d'inchiesta in genere, e specialmente in quelle che si recano in Sardegna. Ma egli disse di sperare che questa volta, trattandosi d'un problema, la cui risoluzione interessa tutta la nazione, si avrà qualche frutto dalle ingenti spese che l'inchiesta ferroviaria ha costato.

Ferrovie Sarde. — Scrivono da Sassari, 27 aprile, alla stessa *Gazzetta:*

Nel prossimo luglio dicesi verranno incominciati i lavori della Stazione definitiva di Sassari, per la quale il Municipio ha donato un'estesissima zona di terreno. Se questa notizia è vera, sarà esaudito uno dei voti più insistenti e più giusti del Commercio, e ne guadagnerà anche il decoro del paese.

Così pure in luglio verrà inaugurato l'ultimo tronco, da Chilivani ad Oristano, della linea Sassari-Cagliari, il quale tra poche settimane sarà percorso dai primi treni di prova. Allo stesso tempo verrà inaugurato il tronco Chilivani-Oschiri, della linea per Terranova.

Della quale, dopo questo, non possiamo che affrettare il compimento coi desiderii. Esso è di un supremo interesse economico. E poi avremo la diramazione Macomer-Nuoro e l'altra Sassari-Alghero, quest'ultima a sistema ridotto. Così par l'una che per l'altra, mi si assicura essere già molto innanzi gli studii.

Anche innanzi alla Commissione d'inchiesta, il sig Diego Brusco ed altri fecero risaltare la necessità di questi due tronchi. Completata con essi la rete ferroviaria sarda, il risorgimento invocato dal cav. Casella, e da tutti i Sardi ed amici dei Sardi, si effettuerà certamente.

Ferrovie in Sicilia. — Gl'incanti tenutisi il 23 aprile p. p. essendo riusciti deserti, si addiverrà giovedì 20 corr. mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso le Prefetture di Palermo, Caltanisetta e Girgenti, ad una seconda asta per l'appalto della provvista di tonnellate 3161 di ruotaie Vignolles in acciaio Bessemer, occorrenti all'armamento dei tronchi delle ferrovie Calabro-Siculo detti di Vallelunga e delle Caldare in Sicilia, per la presunta somma di L. 1,122.155.

La consegna del detto materiale dovrà farsi entro quattro mesi dalla data della definitiva aggiudicazione, e franco di ogni spesa, cioè: allo Scalo ferroviario marittimo di Palermo tonnellate 817 da 9.m e tonnellate 157 da 8.m 94, ed alla Stazione ferroviaria di Porto Empedocle tonnellate 1843 da 9.m e tonnellate 344 da 8.m 94.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno esibire, oltre i documenti di grandimento dell'Amministrazione e comprovanti che l'aspirante posseda un'officina applicata al genere di fornitura di cui si tratta, la ricevuta di una delle Tesoriere provinciali di Roma, Palermo, Caltanisetta e Girgenti, pel fatto deposito interinale di L. 37,500 in numerario od in rendita D. P.

La cauzione definitiva è fissata al decimo della presunta somma di deliberamento, in numerario od in rendita come sopra.

Stazione ferroviaria marittima in Venezia. — Il 1° corr., malgrado il cattivo tempo, aveva luogo l'annunciata inaugurazione della Stazione ferroviaria marittima.

Al mezzodì gl'invitati si trovavano all'approdo del Giardinetto Reale; e saliti sopra due piroscafi, uno della Regia Marina, l'altro della Società veneta lagunere, sbarcarono al tocco alla nuova Stazione.

La comitiva prendeva quindi posto in alquante carrozze elegantissime trascinate dalla locomotiva *Flora*, e avviavasi ai varii manufatti che si dovevano visitare. Fatta questa breve visita dei cinque grandiosi magazzini, circondati o attraversati da rotaie, la locomotiva faceva ritorno allo stabile principale, tutto imbandierato, e il cui locale terreno era addobbato con buon gusto. Dirimpetto, tra bandiere nazionali intrecciate, vi era il busto di Sua Maestà il Re, e al basso erano bellamente disposti fiori variopinti e leggiadre e svariate piante. Le arcate laterali erano tappezzate con cortine giallo-rosso.

Nel centro v'era una lunga tavola, dove presero posto gl'invitati, ai quali fu servita una refezione.

Nel mezzo era seduto il consigliere delegato Amour per il R. Prefetto assente, e al di lui fianco stavano il Sindaco da una parte ed il cav. Gelmi dall'altra; quindi veniva il presidente della nostra Camera di commercio e presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Blumenthal; il comm. conte Medin, segretario delle Ferrovie; il conte Manolesso Ferro per il III Dipartimento marittimo; assessori municipali, consiglieri provinciali, rappresentanze del Capitanato del porto, della stampa, armatori, negozianti, ecc., ecc.

Delle Ferrovie dell'Alta Italia, assistevano pure l'ispettore Mazzoleni, l'ingegnere Bottari, l'ingegnere Ottolenghi, il cav. Legrenzi ed il cav. Javernig, capo della Stazione ferroviaria di Venezia.

Finito lo asciolvere, disse calde parole il Sindaco, augurando che la inaugurazione d'oggi sia auspice di un movimento commerciale ognora più fecondo e fiorente per Venezia.

Alzavasi poscia il comm. Blumenthal, e quale rappresentante appunto di Venezia commerciale, egli ringraziava il Sindaco dell'augurio; quindi accennava egli pure ad errori, in parte apparenti e in parte reali, che furono rilevati su quella Stazione; e finì col dire avere fiducia che sia dalla Stazione marittima a ridondare al commercio veneziano impulso gagliardo.

Il cav. Gelmi pronunziò belle, calde e sentite parole, ch'ebbero accoglienza assai lusinghiera.

Levate le mense, gli invitati s'intrattennero in vivaci conversazioni, fino a tanto che giunse l'ora della partenza. Una parte degli invitati prendeva posto in ferrovia dirigendosi a Santa Lucia, e l'altra parte faceva ritorno a S. Marco a mezzo dei due piroscafi.

Fu una festa bene riescita, la quale auguriamo noi pure dal cuore che sia auspice di fortuna per il commercio di Venezia.

Ferrovie venete. — Leggesi nella *Gazz. di Venezia*, del 3:

Se non siamo male informati, le Deputazioni provinciali di Venezia, Padova e Treviso, alle quali furono presentati i progetti ferroviarii della Società veneta di costruzioni, starebbero accordandosi per uno conferenza in comune, nella quale ciascuna Provincia avrebbe campo di esprimere le proprie opinioni, e si cercherebbe di riunire tutte le forze ad un intento comune.

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 27 aprile p. p. ha pubblicato il seguente Decreto Reale, in data 28 marzo scorso, controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Veduti i predetti Reali Decreti, di cui l'ultimo in data 14 agosto 1879, n. 5067, coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 9,717,690 in aumento al Consolidato 5 per cento, in cambio di numero 647,846 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 30 giugno 1879 per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dal 1° luglio a tutto il mese di dicembre 1879, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 3062 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 45,930, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dall'articolo 2 del Reale Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento, con decorrenza dal 1° luglio 1880, provvedendosi con buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Ritenuto che nella situazione del Tesoro al 31 dicembre

1879 figurano *come residuo* al capitolo 108 del bilancio passivo del Tesoro del 1879 le competenze arretrate a tutto l'anno 1879; e che nel bilancio definitivo della spesa del Tesoro per il 1880 figureranno rispettivamente al capitolo 107 la rata semestrale al 1° luglio 1880 ed al capitolo 1° quella al 1° gennaio 1881 della rendita consolidata 5 per cento da crearsi in sostituzione delle dette Obbligazioni;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del Tesoro altre n. 3062 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal 1° luglio a tutto dicembre 1879 per la conversione in rendita consolidata 5 per 100, per la complessiva rendita di lire 45,930, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 45,930, con decorrenza dal 1° luglio 1880.

Con buoni a parte, la Direzione generale del Debito pubblico provvederà al soddisfacimento degli interessi relativi al periodo dal 1° gennaio 1875 a tutto giugno 1880 sulla detta rendita.

Ferrovie del Piemonte. — Scrivono da Asti, 27 aprile, al *Commercio di Genova*:

Sono in grado di darvi una buona notizia. La Casa Westermann di Genova (la cui riputazione è eccellente in tutto il Piemonte) fin dai primi dello scorso marzo presentava a questo Municipio una proposta per la costruzione ed esercizio della ferrovia economica a scartamento ridotto *Asti-Vignale*, alle principali condizioni seguenti:

1° Sussidio da parte del Consorzio dei Comuni interessati di L. 40,000 all'anno per anni 35, a partire dal cominciamento dei lavori.

2° Convenzione preliminare acciò il Consorzio possa conseguire dallo Stato il concorso nella spesa, in ragione di sei decimi.

3° Anticipazione dell'importo dei sei decimi suddetti per parte dell'Impresa assuntrice, salvo il rimborso dal Governo in dieci rate annuali, a partire dall'apertura della linea all'esercizio.

4° Occorrendo per le espropriazioni una spesa maggiore di quella portata in perizia, obbligo di rimborso per parte dei Comuni.

5° Apertura della linea al pubblico servizio fra 18 mesi dalla data della concessione definitiva, da chiedersi dal Consorzio.

6° La linea deve esercitarsi nel modo il più confacente agli interessi agricolo-commerciali del paese.

7° Dopo 35 anni, la ferrovia ed il materiale mobile passa in proprietà del Consorzio dei Comuni interessati.

Questa proposta, già preliminarmente accettata nel Congresso dei sindaci tenutosi in Asti il 24 marzo u. s., venne deliberata dal nostro Consiglio comunale in adunanza del 10 volgente e da pressochè tutti i Consigli degli altri Comuni interessati.

La Casa Westermann poi, nella stessa proposta, dichiara che alle stesse condizioni (fatta la debita proporzione) assume la costruzione e l'esercizio di altri tronchi, cioè: Vignale-Valenza, Vignale-Alessandria, Vignale-Moncalvo; ed a condizioni da concertarsi, anche la costruzione e l'esercizio dei *tramways*, dei quali la città d'Asti credesse di promuovere l'apertura.

Anche questa parte della proposta ha riscosso l'assentimento generale delle regioni interessate.

A proposito di *tramways*, credo che le linee che verranno assunte dalla Casa Westermann saranno le seguenti: Asti-Montechiaro, Asti-Mombercelli, Asti-S. Damiano e Canale

Per tal guisa, il nostro circondario sarà in possesso di un completo sistema di strade ferrate, che ne svilupperanno ed accresceranno sempre più la ricchezza e l'operosità.

Tramways di Roma. — La Deputazione provinciale di Roma ha approvato la deliberazione dei Consigli comunali di Anzio e Nettuno, i quali hanno deliberato di dare una sovvenzione di lire 300,000 a fondo perduto, a quella Società che attiverà per la prima un *tramway* a vapore dalla Stazione di Albano ad Anzio e Nettuno.

Tramways di Livorno. — Scrivono da Livorno, 1°:

Ieri scadevano i termini utili per la presentazione delle dimande per la concessione d'un *tramways* in Livorno, dalla Stazione ferroviaria di S. Marco all'Ardenza.

La sola dimanda presentata fu quella del sig. Charles, il quale fece il deposito prescritto di lire 5000. Si dice che il sig. Charles, nella sua dimanda, chieda alcune modificazioni a diversi articoli del Capitolato.

Ferrovia Vesuviana. — Il Consiglio d'amministrazione della Società della ferrovia funicolare del Vesuvio, tenne una riunione per istabilire il personale che dovrà essere adibito a quell'esercizio e determinare il giorno dell'inaugurazione, il quale non ha potuto ancora essere stabilito, perchè la Commissione incaricata di collaudare i lavori eseguiti, non si è ancora riunita. Sarà convocata all'uopo fra giorni.

Il numero di biglietti d'invito per l'inaugurazione è fissato a 200.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Monteceneri. — Scrivono da Bellinzona, 27 aprile, alla *Perseveranza*:

Mediante un lavoro condotto con febbrile attività, attraversando un inverno rigidissimo, in soli 4 mesi l'Impresa costruttrice Comboni, Feltrinelli e C. è riescita, il 25 corr., a completare l'importante installazione meccanica per la perforazione della galleria del Monte Ceneri sul versante settentrionale della montagna. Per una lunghissima condotta attraverso ad una falda tutta a picchi e dirupi, sopra un profondo burrone, l'acqua discende sotto la pressione di 10 atmosfere, ed anima una turbina, che dà moto ad una batteria di compressori, sistema Roy, installati in un fabbricato al piede della montagna. Dai compressori l'aria, a cinque atmosfere di pressione, viene spinta per una tubulazione di chilometri due e mezzo sulla falda settentrionale del Ceneri ai serbatoi, e di là, per la bocca del tunnel, alle perforatrici nella galleria d'avanzamento.

Ieri mattina, le perforatrici, sistema Mackain-Seguin, funzionavano regolarmente per la prima volta all'avanzata della galleria del Monte Ceneri, con risultato felicissimo e promettente un progresso regolare e celere nella perforazione di questa importante galleria. Questo risultato è veramente eccezionale, se si considerano le condizioni locali e tecniche del progetto, e l'epoca invernale in cui il lavoro è stato eseguito.

Ferrovie francesi — La *Semaine financière* del 1° corr. dice che la Commissione generale delle ferrovie si è riunita mercoledì sotto la presidenza del sig. Lebaudy. La discussione si è impegnata successivamente sui rapporti delle tre sezioni della Commissione, l'uno relativo al riscatto, il secondo alle tariffe, ed il terzo al regime dell'esercizio.

In quanto al riscatto, le conclusioni del rapporto del sig. Baihaut pel rigetto della Convenzione stipulata tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia d'Orléans e pel riscatto totale della rete di questa Compagnia, erano già state accolte favorevolmente dalla Commissione, e la quistione era stata sciolta prima delle vacanze.

Il rapporto del sig. Waddington sulle tariffe è stato approvato senza discussione e dopo una esposizione sommaria, da cui risulta che lo Stato è invitato a riprendere il suo diritto sulle tariffe, per introdurvi più unità e per rettificare, occorrendo, il sistema. Questo rapporto sarà presentato, come quello del sig. Baihaut, all'Ufficio della Camera in una delle prossime sedute.

Finalmente il sig. Lebaudy terminò la lettura del suo rapporto sui diversi modi di esercizio delle ferrovie. La discussione s'impegnò allora circa il sapere se, in luogo di limitarsi a considerazioni e confronti generali sull'uno

o sull'altro sistema, non fosse il caso che la Commissione formulasse una risoluzione netta e precisa, indicante ciò che s'intende fare delle linee della Compagnia d'Orléans, dopo il loro riscatto. La maggioranza fu d'avviso che la Commissione non potesse dispensarsi dall'indicare le sue preferenze; ed allora cominciò la discussione sulla scelta delle varie soluzioni indicate nel rapporto. La seduta si sciolse, senz'alcun voto definitivo. Dalle spiegazioni scambiate risulta però che la Commissione, in maggioranza, è favorevole al sistema dell'esercizio da parte dello Stato; ma ch'essa lascierebbe, occorrendo, allo Stato il diritto di stipulare dei contratti con Imprese private, purchè non alienasse mai i suoi diritti sulle tariffe.

I relatori delle tre Sezioni cercheranno in comune la formula, che tradurrà più fedelmente le tendenze ed i voti della Commissione.

Ferrovia Goletta-Tunisi. — L'on. Damiani ha presentato, nella seduta del 27 aprile p. p., alla Camera dei deputati un'interpellanza sulla ferrovia Goletta-Tunisi.

La *Riforma* ci dà le seguenti spiegazioni in proposito:

Già da parecchio tempo si parlava del progetto che aveva la Società Rubattino di comperare la linea che da Tunisi corre a Goletta.

Infatti, il signor Rubattino trattò e firmò un compromesso coi gerenti della Società inglese per l'acquisto del tronco ferroviario Tunisi-Goletta. Tra i diversi articoli vi erano i seguenti:

« Che nel termine di tre mesi dalla data di quella sottoscrizione si sarebbe addivenuti alla firma del contratto; che in questi tre mesi, la Società inglese si obbligava nel modo il più formale a non far trattative di sorta con chicchessia ».

In questi ultimi giorni, il signor Hogges, segretario della Compagnia inglese, si recava in Roma chiamatovi per venire alla stipulazione del contratto finale. Al punto di sottoscrivere, il signor Hogges riceveva un dispaccio degli altri gerenti, i quali gli comunicavano che, avendo venduta ai signori Pereyre e Géry la ferrovia Tunisi-Goletta, rompesse le trattative a Roma.

Rubattino intanto ha protestato a Londra, a Parigi ed a Tunisi; ma siccome la causa dovrà trattarsi a Londra, così si teme molto sull'esito favorevole per Rubattino.

— Il *Quotidiano*, a queste informazioni aggiunge:

In questo indecente maneggio commesso con tanta manifesta disonestà dalla Società inglese, prese parte il console di Francia, affiancato dal suo Governo, il quale s'è obbligato a sussidiare la Compagnia assuntrice della linea.

Anche il *Diritto* ha confermato i fatti suesposti.

Ferrovie rumene. — I giornali di Berlino, del 28 aprile, annunziano che il signor Kalendera, nominato amministratore delle Ferrovie Rumene, è arrivato a Bucarest, dopo aver adempiuto con successo la sua missione. La questione relativa alle Ferrovie Rumene può essere ormai considerata come completamente risolta.

Più di nove decimi di tutto il capitale rappresentato dalle Azioni sono già depositati, in conformità alla Convenzione.

Ferrovie della Serbia. — La *Scupcina* venne convocata in sessione straordinaria pel 23 maggio a Kragujevatz onde approvare la Convenzione ferroviaria conclusa fra l'Austria-Ungheria e la Serbia.

Ferrovie russe — Il *Messaggiere del Governo*, del 29 aprile, dichiara affatto infondata la voce diffusa dal *Golos* della prossima emissione all'estero d'una quinta serie di Obbligazioni 5 per cento ferroviarie russe consolidate.

Ferrovie dell'Argentina. — Scrivono da Buenos-Ayres, 7 aprile, al *Commercio* di Genova:

Il Ministro di finanze nazionali parte oggi per assistere alla inaugurazione dei lavori della nuova ferrovia da Villa Mercedes a San Luis, sezione Andina. Fra breve si inaugureranno anche quelli della linea Tucuman Jujuy. Sotto questo riguardo il paese progredisce senza tregua.

Notizie Diverse

Congresso artistico in Torino. — Mentre l'Esposizione nazionale di Belle Arti continua ad attrarre in folla gli ammiratori ed è da tutti riconosciuto lo splendido successo di essa per l'onore di Torino e dell'arte italiana, si apriva sabbato scorso, nelle sale del Palazzo Carignano, il IV Congresso artistico, collegato all'Esposizione medesima.

Erano presenti oltre 150, fra artisti diversi, membri del Comitato per la Esposizione, distinti cultori dell'arte, rappresentanti della stampa; e l'adunanza era onorata dalla presenza di S. A. R. il Duca d'Aosta.

La presidenza provvisoria era tenuta dal Sindaco di Torino, comm. Ferraris, il quale pronunciò un appropriato ed applaudito discorso, dichiarando costituito il IV Congresso, ed invitando i presenti a nominare un Presidente generale, due vice-presidenti e quattro segretarii.

Dopo breve discussione, procedutosi alla votazione, si ebbero: schede 163; conte di Sambuy 59, conte Borromeo 33. Il conte Sambuy fu proclamato presidente.

Vennero quindi eletti a vice-presidenti: Camillo Boito con voti 89, Rocco De Zerbi 68; ed a segretarii: Biscarra Carlo Felice con voti 95, Pastoris 74, Cecconi 51, Ferrari 45.

Il conte Sambuy, assumendo la presidenza, disse applaudite parole di ringraziamento; dopo le quali fu stabilito di passare domenica alla costituzione delle due Sezioni del Congresso, e d'incominciare i lavori al lunedì.

Infatti, l'Ufficio della Sezione 1ª (Questioni tecniche dell'arte), nell'adunanza di domenica mattina, fu così costituito: Presidente Desiderato Chiaves con voti 54; vicepresidente E. Panzacchi di Bologna con voti 53; segretarii: Droghetti di Ferrara con voti 47, e Michela Mario di Torino con voti 45.

L'Ufficio della 2ª Sezione (Arte antica ed Archeologia) venne così costituito: Presidente Cesare Cantù con voti 43; vicepresidente Nicomede Bianchi con voti 35; segretarii Vayra Pietro di Torino con voti 31, e Luxoro Tammar di Genova con voti 31.

I lavori delle due Sezioni furono incominciati lunedì; ma noi, non potendo darne un particolareggiato rendiconto, ci limiteremo ad enumerare le più importanti deliberazioni, che possono interessare i nostri lettori.

Nella seduta di ieri, la prima Sezione prese a discutere una questione a lungo dibattuta, in seguito al voto già emesso dal Congresso artistico di Napoli, cioè: « Se la istituzione di una stabile Mostra nazionale di Belle Arti in Roma possa giovare al progresso dell'Arte ed agli interessi degli artisti italiani ».

Dopo un brillante rapporto del relatore Ferdinando Martini, che conchiudeva l'Esposizione permanente a Roma essere nociva all'arte, la Sezione ha approvato, con 134 voti favorevoli e 15 astensioni, il seguente ordine del giorno proposto dai sig. Bellimbau e Gioli:

« Il Congresso,

« Udita la relazione dell'on. Martini; tenuto conto dello splendido risultato della Mostra artistica inaugurata in Torino;

« Riconosce essere la istituzione delle Esposizioni circolanti più giovevole al progresso dell'Arte ed all'interesse degli artisti, meglio che lo stabilirsi di una permanente Mostra a Roma ».

Nella seduta d'oggi, la Sezione ha deliberato che la sede del V Congresso e dell'Esposizione sarà Roma, e quella del VI Congresso ed Esposizione a Venezia.

Concorso governativo per Roma. — Nella seduta del 30 aprile p. p., il Consiglio comunale si riunì in Campidoglio per continuare la discussione del progetto di Convenzione per il concorso dello Stato nelle opere edilizie di Roma (che noi abbiamo già riferito).

I consiglieri presenti erano 45. Il Sindaco, on. Ruspoli, dichiarò che le cifre della Convenzione vennero fissate dall'Ufficio tecnico municipale, con la competenza che lo distingue; e dopo ciò, passò alla classificazione dei lavori.

Vi sono, disse l'on. Sindaco, lavori d'indole puramente governativa, come i quartieri militari che importano quattro milioni, e gli Ospedali militari che importano 2 milioni. Vi sono anche lavori d'interesse misto, come il Palazzo di giustizia, il palazzo delle scienze ed il Policlinico.

Parlò degli studii già fatti e delle spese previste per questi lavori, nonchè per le piazze d'armi ed il palazzo dell'Esposizione di belle arti. Riassunte tutte le cifre, si ha per questi lavori una spesa di 21 milioni e 685 mila lire; e ciò conferma l'affermazione dell'on. Depretis, cioè che tutti i lavori d'indole governativa non possono superare i 25 milioni.

L'on. Ruspoli passò poi ad esaminare i lavori di indole meramente municipale: i ponti interni della città, il ponte esterno, la prima serie dei lavori di fognatura, la demolizione del Ghetto, il prolungamento di Via Nazionale; e dimostrò i grandi vantaggi che da essi deriveranno a Roma.

Concluse invitando il Consiglio ad approvare la Convenzione.

I consiglieri Alibrandi, Baccelli, Amadei, Carancini, appoggiarono la proposta di approvare incondizionatamente il progetto; ma i consiglieri Pericoli Pietro, Venturi, Piperno, Vitelleschi, Odescalchi, Torlonia, Pianciani e Seismit-Doda dimostrarono come fosse equo e prudente che gli amministratori del Comune accogliessero *sub conditione* le offerte governative, che avrebbero potuto convertirsi in danno effettivo e considerevole.

Chiesta ed approvata la chiusura della discussione, venne messo ai voti un ordine del giorno proposto dai consiglieri Pianciani e Piperno. La votazione fu fatta per divisione in due parti.

La prima parte dell'ordine del giorno, accettata anche dal Sindaco, è così concepita:

« Il Consiglio,

« Grato al Governo che intende prestare il suo concorso nelle opere edilizie di Roma, accetta la proposta in discussione, ritenendo che i piani e i termini per eseguire le opere governative abbiano ad essere stabiliti in modo da comprendere nella somma effettivamente ricevuta anche il concorso del Governo nei lavori di carattere comunale ».

Questa prima parte venne approvata alla unanimità.

La seconda parte dell'ordine del giorno, non accettata dal Sindaco, è così concepita:

« Dichiarando che al di là del limite di detta somma, il Comune sia libero nella scelta e nell'entità delle opere che si propone di compiere, sia tra quelle contemplate nella Convenzione, sia estranee alla medesima, e ciò a seconda dei bisogni e delle condizioni della sua finanza ».

Anche questa seconda parte venne approvata, con voti 26 favorevoli e 19 contrarii.

— Il Sindaco e la Giunta municipale, in seguito al suddetto voto del Consiglio comunale, hanno poi rassegnate le loro dimissioni.

Si crede che il Ministro dell'interno non accetterà le dimissioni dell'on. Ruspoli, e lo pregherà anzi a rimanere al suo posto.

Il palazzo del Ministero della guerra. — Leggiamo nell'*Esercito:*

Circa la vertenza tra il Comune di Roma e l'Amministrazione militare riguardante il palazzo del Ministero della guerra, in via Venti Settembre, abbiamo queste notizie:

Non essendo riuscite la pratiche conciliative che erano in corso, nè volendo l'Amministrazione militare sostenere le spese di una causa (che, d'altra parte, non sarebbe sostenibile con probabilità di successo), si è pensato all'attuazione di un nuovo progetto, il quale troncherebbe ogni vertenza. Si tratterebbe di abbattere l'attuale muro perimetrale prospiciente la via Venti Settembre, e servirsi del secondo muro maestro per fare la facciata del palazzo.

Con questo mezzo si otterrebbe un discreto *largo* avanti al fabbricato la cui proprietà rimarrebbe all'Amministrazione militare, salvo al Comune il diritto di acquistarla.

Sappiamo che quanto prima verrà posto mano ai lavori, essendo ancora disponibile la somma di L. 600,000 sul capitolo « Trasporto della capitale », e figurando nel bilancio della guerra un'altra somma di un milione e 200,000 lire stanziate per questo scopo.

Sussidii per lavori pubblici urgenti. — Con R. Decreto del 15 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* del 1° corr.), sul fondo di due milioni inscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale, giusta il disposto dell'art. 12 della legge 24 dicembre 1879, venne fatto un ultimo riparto per la complessiva somma residuale di L. 68,503, così ripartita per provincie:

1. Girgenti L. 5,000 — 2. Genova L. 3,000 — 3. Roma L. 2,800 — 4. Cagliari L. 2,100 — 5. Caltanissetta L. 1,000 — 6. Grosseto L. 500 — 7. Siena L. 1,000 — 8. Piacenza L. 800 — 9. Mantova L. 10,460 — 10. Foggia L. 500 — 11. Como L. 1,000 — 12 Cremona L. 1,000 — 13. Ferrara L. 1,500 — 14 Salerno L. 8,300 — 15. Benevento L. 400 — 16. Bologna L. 1,500 — 17. Brescia L. 1,000 — 18. Caserta L. 1,200 — 19. Macerata L 500 — 20. Parma L. 1,160 — 21. Pesaro L. 400 — 22. Cosenza L. 5,100 — 23. Siracusa L. 2,000 — 24. Venezia L. 1,000 — 25. Perugia L. 966 — 26. Palermo L. 1,000 — 27. Bari L. 1,000 — 28. Pavia L. 3,000 — 29. Potenza L. 500 — 30. Campobasso L. 277 — 31. Teramo L. 3,000 — Totale L. 63,503.

Luce elettrica. — — Dalla Spezia, in data del 30 aprile, scrivono al *Popolo Romano*:

Il Ministro della marina ha deliberato di piantare, in via d'esperimento, due stazioni di luce elettrica nel golfo di Spezia. Sono già stati ordinati due apparecchi illuminanti alla Casa Sautter Lemonnier di Parigi, e due caldaie a vapore, sistema Field, che serviranno agli apparecchi stessi.

Fra non molto comincieranno i lavori di allestimento per parte dello Stabilimento militare marittimo di San Vito, presso Spezia.

Porto d'Alessandria. — Nel *Diritto*, del 28 aprile, si legge:

Da un dispaccio telegrafico pervenutoci da Parigi, apprendiamo che oggi, colla firma del protocollo finale, sono terminate le conferenze della Commissione internazionale sui lavori del porto di Alessandria, le quali conferenze sono state presiedute dal rappresentante italiano Ascanio Branca.

L'on. Branca afferma che l'esito delle anzidette conferenze ha risposto pienamente ai desiderii del nostro Governo per il meglio degli interessi italiani.

Canale di Panama — Nella seduta del 26 aprile p. p., il sig. Di Lesseps, di ritorno dal suo viaggio in America, informò l'Accademia delle scienze di Parigi, ch'egli consegnerebbe alla Commissione all'uopo designata i processi verbali delle sedute della Commissione internazionale incaricata di preparare la esecuzione del Canale interoceanico; il rapporto e le conclusioni della Commissione; le carte, piani, profili in lungo e per traverso, che servirono per istabilire le cifre del rapporto; la memoria speciale del sig. Boutan, ingegnere delle miniere, sulla geologia dell'Istmo; le ultime osservazioni degli ingegneri ed operatori, che furono lasciati sulla linea progettata del Canale e che continuano i loro studii suppletorii; e la stenografia del *meeting* di tre ore, riunito a San Francisco, col concorso degl'ingegneri più competenti della California e dei membri della Camera di commercio: seduta nella quale 65 quesiti furono presentati, e che terminò colla unanime approvazione delle risposte del sig. Di Lesseps.

In questo momento, il sig. Di Lesseps prende degli accordi cogl'intelligenti ed abili imprenditori d'opere pubbliche, sig. Couvreux ed Hersent, che s'incaricano della esecuzione del Canale interoceanico, sotto il controllo degl'ingegneri all'uopo designati.

Il lavoro sarà semplicissimo, disse il sig. Di Lesseps, e si ridurrà ai seguenti termini: 75 milioni di metri cubi da scavare da un Oceano all'altro; 8000 operaj impiegati per 6 anni; 250 giornate di lavoro all'anno, cioè 1500 giornate, durante le quali si faranno 50,000 m c. al giorno, principalmente coll'uso di macchine a vapore.

La Commissione nominata per esaminare le questioni scientifiche relative al taglio dell'Istmo, è così costituita:

signori Daubrée, Saint-Claire Deville, l'ammiraglio Mouchez, Larrey, Lagourmerie, Favé e Lalanne.

— Domenica scorsa, il sig. Di Lesseps tenne poi al Circo d'estate (Campi Elisi) una conferenza sul Canale di Panama, a beneficio della sezione francese dell'Associazione africana.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, pochi affari nella scorsa settimana: debolezza pronunciata a principio, poi ritorno al sostegno. Le Azioni della Società delle Meridionali da 439 scesero a 437; risalirono a 440, e chiusero a 441 per maggio. Del pari le Obbligazioni da 286.50 riebbero il 287.25; invariati i Boni a 598. Le Sarde, della serie A, stazionarie sul 294.50 circa; quelle della serie B, sul 298; le nuove, più offerte da 278.50, si ridussero a 277.50.

L'Alta Italia deboli e 297.25 e 296.50. Le Pontebbane a 456. Le Centrali Toscane a 466.50. Le Obbligazioni Livornesi domandate a 291. Le Palermo-Trapani a 320 circa.

A Parigi, le Lombarde si tennero sul 183; le Obbligazioni sul 270; le Vittorio Emanuele a 272 e 273; le Romane Azioni a 139; le Obbligazioni a 335.

CONVOCAZIONI

La Fondiaria, Compagnia d'assicurazione a premio fisso contro l'incendio. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 corr. in Firenze (via Cavour, 8), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei censori, per l'approvazione del resoconto 1879, per deliberare sull'impiego dei fondi sociali, e pel rinnovamento parziale del Consiglio di amministrazione.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per la provvista di ferro in verga sagomato: cioè chilog. 18,000, della lunghezza di m. 1500, per L. 11,400; e chilog. 33,495 in 163 sbarre, della lunghezza di millim. 3510 ciascuna, per L. 26,796; e quindi pel complessivo importo di L. 41,196. Consegna entro 40 giorni dall'approvazione del contratto. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Riva presso Chieri, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria tra Riva e la borgata S. Giovanni, della complessiva lunghezza di m. 2760.40, per il presunto importo di L. 25,445. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 3000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Udine, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato del Comune di Esto, per Cimolais, Claut e Barcis, mette al confine di Andreis, della lunghezza di m. 32,587.16, per la presunta somma di L. 343,600. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra Auletta ed il Ponte Aritello o Gallitello, della lunghezza di m. 53,349, per la presunta annua somma di L. 23,150. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Pozzuoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di parziale sistemazione del vecchio Molo nel porto di Pozzuoli, nonchè per la formazione di una scogliera per la Darsena da costruirsi presso l'origine del Molo stesso, per la presunta somma di L. 702,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000 in rendita D. P.; cauzione definitiva L. 100,000 idem.

— Il 15 detto mese, presso l'Ufficio del Demanio in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un partitore per distribuire le acque del Canale del R. Parco in due porzioni eguali tra la Cartiera e la R. Manifattura dei tabacchi, in diminuzione dell'importo di lire 19,200, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Civiasco (prov. di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria compresa fra l'Oratorio di San Rocco e la strada provinciale Novara-Varallo, della lunghezza di m. 3760.50, per la presunta somma di L. 90,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 4700 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Pignola conduce ai confini di Abriola, della lunghezza di m. 5872.40, per la presunta somma di L. 59,841.63. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 7000.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Cotrone, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei due tronchi di strada comunale obbligatoria: il primo da Rocca di Neto al confine di Belvedere, della lunghezza di m. 6921; il secondo da Rocca di Neto alla consortile Cotrone-Savelli, della lunghezza di m. 1636, per il complessivo importo di L. 75,896.83. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9000 in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Piedicavallo (prov. di Novara), si terrà un'asta per la sistemazione della strada comunale obbligatoria, dall'abitato di Piedicavallo al ponte Concresio, diviso in due lotti: il primo, dalla sezione 17 alla 108 inclusiva, per l'importo di L. 36,937.55; il secondo, dalla sezione 1ª alla 56 inclusiva, per l'importo di L. 30,214. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 200 pel 1° lotto, L. 225 pel 2°; cauzione definitiva L. 2500 pel 1° lotto, L. 3000 pel 2°, in rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del primo tronco della strada obbligatoria del Comune di Galati, che dall'abitato del Comune stesso va al confine con Longi, della lunghezza di m. 2500.46, per la complessiva somma di L. 55,103.75. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000, idem o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Capizzi, che dall'abitato del Comune stesso va al confine territoriale con Caronia, della lunghezza di m. 4355.26, per la complessiva somma di lire 62,226.71. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7500 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Prefettura di Forlì, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale escavazione del Porto-Canale di Rimini, per il presunto complessivo importo di L. 64,476. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale ad 1/6 del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che da S. Giorgio Albanese arriva a Corigliano, della lunghezza di m. 4471.88, per il presunto importo di lire 44,812.04. Deposito interinale L. 2240; cauzione definitiva L. 4480.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 10 del prossimo giugno a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1879, preventivo del 1880 e deliberazioni relative.
3° Modificazioni al Regolamento della Cassa Pensioni.
4° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti.
5° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 25 al 29 maggio prossimo:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'Esercizio;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 22 aprile 1880.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 95 del 21 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 22 aprile u. s., si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 11 corrente alle ore 11 antim., in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per sei anni del tronco della strada provinciale da Torino a Susa, compreso fra l'estremità del piazzale della cinta daziaria di Torino e l'abitato di Susa, della lunghezza di metri 48,925.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 34,225 e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 18 corrente a mezzodì.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1880 e sarà ultimato al 30 giugno 1883, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio Tecnico Provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio Tecnico della Provincia e depositare presso la Banca Nazionale nella Cassa della Provincia la somma di L. 3422 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato. al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 11,408 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 1° *maggio* 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
Incanto per la costruzione della nuova Stazione di LIVORNO

Le Società delle Ferrovie Romane volendo procedere alla costruzione del fabbricato per la nuova Stazione di Livorno (S. Marco), apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, il progetto e la perizia saranno ostensibili, a partire dal 10 maggio 1880, nel'Ufficio dell'Ingegnere-Capo della 1ª Sezione del Mantenimento situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, una cauzione provvisoria di L. 5000 in denaro, ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo da una lira, secondo la Modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 31 maggio 1880. La busta contenente l'offerta dovrà portare l'indicazione: *Offerta per la costruzione del Fabbricato per la nuova Stazione di Livorno (S. Marco).*

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio civile o di un Ingegnere-Capo Servizio di una Società Ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi la idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 29 aprile 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia mette all'asta l'affittamento del Caffè ristoratore esistente nella Stazione di

BIELLA

L'affitto decorrerà dal 1° luglio p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito di L. 100 in danaro o Cartelle di rendita italiana al portatore, calcolate al corso di Borsa della giornata.

L'asta si farà a schede segrete, la cui apertura seguirà il 17 andante maggio alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2ª Divisione del Traffico.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo Avviso al pubblico, presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano.

Milano, 3 maggio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia mette all'asta l'affittamento dei locali ad uso di Caffè Buffet esistenti nelle Stazioni di

CUNEO E FELIZZANO

Il tempo utile per presentare le offerte alla 1ª Divisione del Traffico in Torino, nei modi indicati da apposito Avviso al pubblico, scade con tutto il 16 maggio p. v. e l'apertura delle schede avrà luogo il successivo giorno 17.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvvigionamento di alcune specie di tabacco in foglia.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di alcune specie di tabacco in foglia col mezzo della concorrenza ed in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

Notifica:

Che il giorno 5 del prossimo venturo mese di giugno alle ore 11 antim., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione di ciascuno dei lotti indicati nella sottoposta tabella.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco di ogni specie dovrà essere degli ultimi raccolti 1878 e 1879, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione centrale della Regìa. Quelli della Virginia saranno ostensibili altresì a Richmond e Nuova-York, quelli del Kentuky a Nuova-York, quelli dell'Ungheria a Buda Pest e quelli dell'Olanda ad Amsterdam, presso i rispettivi Consolati d'Italia. Inoltre i tipi di Virginia e di Kentuky saranno ostensibili nei Magazzini in San Pier d'Arena, e del solo Kentuky anche nel Magazzino di Livorno e nelle Manifatture di Napoli e Palermo.

Detti tipi, cioè Virginia, Kentucky, Ungheria e Olanda, sono depositati pressi i detti Consolati, magazzini e manifatture a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'Amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio dell'Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verranno deposti sul tavolo della Presidenza tanti pieghi suggellati quanti sono i lotti, e ciascun piego conterrà il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 11 1|2 antimeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuna qualità di tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto

dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti dalle ore 9 alle 12 meridiane nei tre giorni antecedenti, e dalle ore 9 alle ore 10 antimeridiane in quello stabibilito per l'asta.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 11 1[2 antimeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resteranno depositate le schede dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, per ogni singolo lotto, e, senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la rispettiva fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e siano migliori delle altre. Però, quando vi fossero offerte per la intera fornitura della foglia Kentuckhy, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo per l'intiera fornitura sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuno di essi del prezzo che avrà indicato l'Amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento del relativo lotto se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti a quel lotto sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggior ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudica-

tario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all' aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

TABELLA DEI LOTTI

SPECIE DELLE FOGLIE, QUANTITÀ IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo				TOTALE per lotto	MAGAZZINO di consegna	EPOCA della consegna
Kentuky	Lotto 1°	tipo A	Ch. 200,000	1,350,000	Sampierdarena	Metà da settembre a novembre 1880 e metà da febbraio a marzo 1881, nè prima, nè poi.
		» B	» 575,000			
		» C	» 575,000			
	Lotto 2°	tipo A	» 200,000	1,350,000		
		» B	» 575,000			
		» C	» 575,000			
	Lotto 3°	tipo A	» 200,000	1,350,000		
		» B	» 575,000			
		» C	» 575,000			
	Lotto 4°	tipo A	» 200,000	1,350,000		
		» B	» 575,000			
		» C	» 575,000			
	Lotto 5°	tipo A	» 200,000	1,250,000	Napoli	
		» B	» 700,000			
		» C	» 350,000			
	Lotto 6°	tipo A	» 200,000	1,250,000		
		» B	» 700,000			
		» C	» 350,000			
	Lotto 7°	tipo A	» 200,000	1,250,000		
		» B	» 700,000			
		» C	» 350,000			
	Lotto 8°	tipo A	» 200,000	1,250,000	Livorno	
		» B H	» 600,000			
		» B	» 200,000			
		» C	» 250,000			
	Lotto 9°	tipo A	» 200,000	1,300,000		
		» B H	» 700,000			
		» B	» 200,000			
		» C	» 200,000			
	Lotto 10°	tipo A	» 200,000	1,300,000		
		» B H	» 700,000			
		» B	» 200,000			
		» C	» 200,000			
			Totale . . . . Ch.	13,000,000		
Virginia	Lotto unico	tipo A	Ch. 50,000	500,000	Sampierdarena	Metà da ottobre a novembre 1880 e metà da febbraio a marzo 1881, nè prima, nè poi.
Maryland	Lotto unico	» B	» 100,000	100,000	Idem	
San Domingo	Lotto unico	tipo unico	» 60,000	80,000	Livorno	
Brasile	Lotto unico	tipo A	» 30,000	100,000	Idem	Da settembre a novembre 1880, nè prima, nè poi.
		» B	» 70,000			
Olanda per fascie	Lotto unico	tipo unico	» 80,000	80,000	Idem	
Ungheria	Lotto unico	» C	» 1,200,000	1,200,000	Venezia	

Roma, 12 *aprile* 1880.

Il Consigliere d'Amministrazione
B. DI MALARET.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 12 Maggio 1880 N° 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

NUOVE OPERE STRAORDINARIE

STRADALI ED IDRAULICHE PEL DECENNIO 1881-1890

Abbiamo sott'occhio il disegno di legge presentato da ultimo alla Camera dei deputati dal ministro Baccarini per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel decennio 1881-1890, disegno già da noi annunciato, e che, quantunque la Sessione parlamentare sia chiusa, importa nondimeno far conoscere per la entità e qualità delle varie opere proposte e pei provvedimenti relativi alla loro esecuzione.

Dalla lunga Relazione ministeriale che precede il progetto di legge, riferito più sotto, crediamo opportuno di estrarre alcuni cenni diretti a far meglio conoscere il concetto generale di esso e gl'intendimenti dell'on. Ministro dei lavori pubblici.

Dopo alcune parole di preambolo, in cui si dimostra come la costruzione delle strade ferrate contemplate dall'ultima legge del 29 luglio 1879 « sarebbe quasi sterile impiego di denaro, se ad esse, come rivi minori, non affluissero le strade ordinarie, e se nella loro corsa verso e lungo l'esteso litorale italiano, le ferrovie non trovassero nei numerosi porti quel commercio, quel largo scambio di prodotti, che solo può dar loro vitalità e traffico »; e dopo aver dichiarato che « un altro ordine di bisogni, grandemente sentiti, come quelli che riguardano la sicurezza del paese, l'incremento dell'agricoltura, la salubrità del clima, è quello delle opere idrauliche, fluviali e bonificatorie, che ormai più non possono rimandarsi »; la Relazione passa all'*esame degl'impegni pel decennio* 1881-1890 ed al *confronto colle spese effettivamente sostenute nel decennio precedente* 1871-1880.

Eccone le parole:

Le opere pubbliche per costruzioni di ponti e strade, per lavori ai fiumi e torrenti, alle bonifiche ed ai porti e fari, che vennero regolarmente autorizzate a tutto l'anno 1879 e trovansi tuttavia in corso di esecuzione, importano la spesa complessiva di . . . . L. 340,391,989.23

In conto di questa somma per le opere eseguite a tutto l'anno 1879, e per quelle che si eseguiranno nell'anno corrente, si sono effettivamente pagate, o si presume debbano pagarsi in quest'anno . . . » 210,532,292.74

Rimangono L. 129,859,696.49

da assegnarsi ai bilanci avvenire, ripartitamente fra gli esercizii del decennio dal 1881 al 1890, nella proporzione risultante dall'allegato 1.

E quando si voglia ancora comprendere nel calcolo la spesa già autorizzata dalla Camera dei deputati, nella precedente Sessione, per lavori ai porti, e che si ha piena fiducia verrà nuovamente approvata (progetto di legge presentato al Parlamento il 23 febbraio 1880, allegato 1 *bis*), di . » 23,685,000.00

Ne risulta un impegno effettivo, pel decennio suindicato, di . . . . L. 153,544,696.49

Questa massa di lavori straordinarii tuttora in corso di esecuzione, e che saranno compiuti entro l'anno 1890, in cui ha termine ogni assegnazione di fondi per leggi speciali, si può suddividere in due categorie ben distinte e definite: l'una delle *costruzioni nuove*, ossia di quelle opere che si costruiscono ove prima nulla esisteva, quasi nuove creazioni, le quali perciò richiedono una spesa unica, e conseguentemente costituiscono un aggravio al bilancio per una volta soltanto; l'altra dei *miglioramenti*, ossia dei lavori straordinarii di sistemazione, regolazione o consolidamento di opere già esistenti, o ricostruzione delle medesime per avvenutone deperimento o distruzione; e siccome di questi lavori straordinarii, nella grande quantità delle opere pubbliche esistenti, si manifesta costantemente il bisogno, ora in questa, ora in quella località, ne deriva

una spesa, che ad ogni anno, benchè sempre per opere diverse, si riproduce, e costituisce un aggravio permanente ed annuale al bilancio.

Per la prima categoria, la somma da erogarsi è pienamente accertata e stabilita dalle leggi di autorizzazione delle opere, e però immutabile anche nel riparto annuale. Per la seconda, gli assegni da erogarsi non sono stabiliti singolarmente in una somma determinata e fissa, venendo in gran parte autorizzati colle leggi annuali del bilancio; ma si possono prevedere con approssimazione abbastanza esatta, tenendo conto dei bisogni riscontratisi negli anni decorsi.

Ripartendo ora nelle due accennate categorie la somma di L. 153,544,696.49, corrispondente, come più sopra si è detto, alla quota parte di assegni da erogarsi nel decennio 1881-1890, si rileva che gli impegni al bilancio:

per le *costruzioni nuove* ammontano alla somma fissa di . . . . L. 133,194,696.49
per le *opere di miglioramento* si presumono in » 20,350,000.00

In tutto L. 153,544,696.49

Ma, prima di proseguire nella disamina delle previsioni degli anni avvenire, gioverà, per maggiore intelligenza della materia, e come termine di confronto, volgere uno sguardo retrospettivo alle spese effettuate negli esercizii decorsi, e rintracciare quale sia stato in essi l'importo dei lavori eseguiti per opere pubbliche, escluse le ferrovie; e partendo per tale esame dallo esercizio 1871, in cui incomincia, per il servizio di bilancio, l'unificazione completa del Regno per l'annessione di Roma all'Italia, si rileva che nel decennio dal 1871 a tutto il 1880, l'importo dei lavori eseguiti od in corso per l'anno presente corrisponde ad una spesa di L. 288,597,859.45, che si ripartisce nelle suaccennate due categorie nel modo seguente:

1° Opere di costruzioni nuove . . . L. 265,855,292 94
3° Opere di miglioramento . . . . » 22,742,566.51

In tutto come sopra L. 288,597,859.45

che, ridotte alla media decennale, rappresentano per ogni anno una spesa:

per costruzioni nuove, di . . . . . L. 26,585,529.27
per opere di miglioramento, di . . . » 2,274,256.64

In tutto L. 28,859,785.92

Questa media decennale poi trovasi così ripartita fra i varii servizii:

a) per ponti e strade . . . . ; . L. 13,255,116.11
b) per opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria . . . . » 6,460,165.81
c) per opere di bonificamento . . . » 2,055,647.23
d) per porti e fari . . . . » 4,755,292.01
e) per spese comuni e generali . . » 2,333,564.76

In tutto L. 28,859,785.92

Premessi questi brevi cenni sulle somme effettivamente erogate dal 1871 al 1880, vediamo ora come si ripartisca la somma impegnata, che rimane ad erogarsi nel decennio 1881-1890:

Eserc.		Costruzioni nuove		Miglioramenti		Totale
1881	L.	18,337,838.05	L.	2,035,000.00	L.	20,372,838.05
1882	»	18,166,360.08	»	2,035,000.00	»	20,201,360.08
1883	»	18,088,600.00	»	2,035,000.00	»	20,123,600.00
1884	»	18,696,898.36	»	2,035,000.00	»	20,731,898.36
1885	»	6,895,000.00	»	2,035,000.00	»	8,930,000.00
1886	»	6,775,000.00	»	2,035,000.00	»	8,810,000.00
1887	»	6,750,000.00	»	2,035,000.00	»	8,785,000.00
1888	»	6,750,000.00	»	2,035,000.00	»	8,785,000.00
1889	»	5,300,000.00	»	2,035,000.00	»	7,335,000.00
1890	»	3,750,000.00	»	2,035,000.00	»	5,785,000.00
Totali	L.	109,509,696.49	L.	20,350,000.00	L.	129,859,696.49
Medie	L.	10,950,969.00	L.	2,035,000.00	L.	12,985,969.00

Come si scorge, lo importo delle somme da erogarsi dal 1881 al 1890 è sempre d'assai inferiore alla media annuale delle somme pagate dal 1871 al 1880; e la causa di questo minore importo vuolsi unicamente rintracciare nel fatto dello avvenuto compimento di molte opere pubbliche, per cui trovansi esaurite le assegnazioni fatte dalle leggi di approvazione delle spese rispettive. Basterà accennare alla avvenuta cessazione della spesa di oltre 6 milioni all'anno per le opere idrauliche, appunto perchè esauriti gli stanziamenti per le grandi riparazioni alle arginature del Po e dei suoi influenti danneggiate dalle straordinarie piene del 1868 e 1872; alla cessazione di altra spesa per altri lavori al Po ed al Tevere, e di quella di circa 2 milioni e mezzo all'anno pel trasferimento della Capitale a Roma. Va osservato però che, pel servizio di ponti e strade, la media impegnata pel decennio venturo sia già sin d'ora maggiore di quella relativa al 1871-1880.

Dopo ciò, la Relazione entra a parlare dell'economia del progetto e dei mezzi finanziarii pegl'impegni da prendersi nel decennio 1881-1890.

Giova riferire anche questo brano illustrativo:

Da quanto esponemmo, si rileva che la media annua spesa imputabile alla parte straordinaria del bilancio pel decennio 1871-1880 per ogni qualità di lavori, eccezion fatta dei ferroviarii, ascende a lire 28,859,785.92. Questa somma, come abbiamo veduto, si compone delle due medie decennali seguenti:

1° Per costruzioni nuove . . . . . L. 26,585,529.28
2° Per opere di miglioramento . . . » 2,274,256.64

Per le esposte considerazioni, nel presente progetto non si tien conto della seconda categoria di spese, lasciando totalmente in disparte la relativa somma di L. 2,274,256.64, affinchè nei singoli bilanci avvenire vi sia il margine necessario per provvedere alle urgenze che di mano in mano si renderanno manifeste, non essendo possibile di prevedere fin d'ora quali e quante più o meno grosse riparazioni potranno occorrere nelle opere esistenti.

Dall'altra somma di L. 26,585,529.27, riguardante la spesa della prima categoria, volendo dare sicurtà che la media dell'ultima decennio non debba essere superata nel decennio venturo per le opere nuove cui provvede la parte straordinaria del bilancio, importa detrarre quanto basti per far fronte all'impegno assunto colla legge 6 luglio 1875 per la sistemazione del Tevere.

E siccome anche per le opere nuove, o meglio per qualche urgenza fin d'ora imprevedibile, torna opportuno che rimanga disponibile una conveniente risorsa di bilancio normale, così siamo venuti nel divisamento di limitare a sole L. 20,000,000 le somme da destinarsi per ciascuno degli anni del decennio 1881-1890 alle nuove costruzioni.

Se non che dai computi fatti intorno all'importare delle più riconosciute urgenze per nuove strade e nuove opere idrauliche terrestri e marittime, siamo venuti nella persuasione che sarebbe affatto insufficiente all'uopo la somma di L. 66,805,304, che rimarrebbe disponibile, dopo detratte lire 133,194,696 d'impegni esistenti da quella di lire 200,000,000, corrispondente ad un bilancio decennale stabilito in ragione di venti milioni all'anno. Da ciò la necessità, per fare opera veramente utile, di ricercare un supplemento temporaneo in qualche risorsa eccezionale fuori di bilancio: risorsa che ci fornisce in L. 96,000,000, nel giro di otto anni, l'operazione sulle Obbligazioni ecclesiastiche garantite col patrimonio immobiliare dello Stato, intorno alla quale parleremo in appresso.

Intanto è prezzo dell'opera l'analizzare la somma da iscriversi in bilancio per ogni servizio, tanto per gl'impegni già presi, che per quelli da prendere.

1° *Ponti e strade.* — Gli impegni esistenti per nuove costruzioni stradali, autorizzate con leggi speciali, giungono solamente all'esercizio 1884, nel quale vengono esauriti tutti i fondi accordati.

Tali impegni pei quattro esercizii 1881-1884 sommano in complesso a . . . . L. 41,571,247.76
con una media annuale di L. 10,392,811.94.

Da riportarsi L. 41,571,247.76

Riporto L. 41,574,247.76

Ma siccome per questo servizio, colla legge generale delle strade comunali obbligatorie del 30 agosto 1868 venne stabilita l'assegnazione di un fondo annuale al bilancio *di non meno di tre milioni*, così stando strettamente alla somma fissata dalla legge, occorre aggiungere al sopraddetto impegno lo stanziamento ordinato dalla medesima di 3 milioni all'anno, e quindi pel decennio 1881-1890 di 30,000,000.00

d'onde in tutto per ponti e strade si ha un impegno formale di . . . . L. 71,571,247.76

E quando, per esattezza nel calcolo, si voglia tener conto di questa somma di 3 milioni pel solo quadriennio 1881-1884, al quale si riducono gli impegni per opere stradali autorizzate con leggi speciali, la media degli impegni stessi, che più sopra si è detto ascendere a L. 10,392,811.94, salirà a L. 13,392,811.94, superando di L. 1,263,447.35 la media delle spese 1871-1880, che si è visto ammontare a lire 12,129,364.59.

Per le opere di miglioramento, la somma che si presume doversi erogare nel decennio 1881-1890 importa L. 10,000,000 con una media di un milione all'anno, di poco inferiore a quella della spesa del novennio decorso, che fu di lire 1,125,751.52.

La detta somma poi di lire 10,000,000 costituisce un impegno meramente presunto, giacchè lo ammontare degli impegni per effetto di leggi speciali per questa categoria restano esauriti col bilancio 1880.

Colla legge, che vi presentiamo, si chiede per nuove costruzioni stradali l'autorizzazione della maggiore spesa di lire 67,022.953.

2° *Corsi d'acqua.* — Pel servizio idraulico ai corsi d'acqua di prima e seconda categoria, dal 1881 in poi non vi ha più alcuna assegnazione di fondi; e ciò perchè cogli stanziamenti eseguiti nel 1880 restano esauriti quelli autorizzati con legge speciali, segnatamente pei lavori al Po ed al Tevere.

La spesa pel decennio 1871-80 ascese, per le costruzioni nuove, ad una media di L. 6,102.056.35 all'anno, che non viene superata colle nuove assegnazioni a decretarsi nella misura che si propone di L. 44,000,000.

Per le opere di miglioramento si prevede per questo servizio una spesa di L. 300,000 all'anno, di poco inferiore a quella degli esercizii decorsi, che si contenne in una media di L. 358,109.46.

3° *Bonificazioni.* — Per questo servizio, che in massima parte è retto ancora dagli speciali editti e rescritti dei cessati Governi, le assegnazioni di fondi si fanno d'anno in anno, e vengono autorizzate colla legge stessa del bilancio, sulla base, per alcune, dei cespiti propri di queste opere ed in proporzione dei lavori da eseguirsi: solo per le Maremme toscane con legge 30 dicembre 1875, fu autorizzata la spesa occorrente ai lavori, che sarà esaurita coll'esercizio 1882, e presenta un aggravio al bilancio di L. 400 mila pel 1881 e di L. 227,643.73 per il 1882.

Per tutte le altre opere di bonifica, la somma che si presume come impegno derivante da leggi speciali dal 1881-1890, è di lire 7,500,000 per costruzioni nuove. con una media di L. 750,000 all'anno, e di L. 6,000,000 per i miglioramenti e le manutenzioni con una media di lire 600,000 all'anno.

Nel decennio 1871-1880, la media di spesa per questo servizio ascese a L. 2,055,647.23; la differenza che si riscontra dal 1882 in poi vuolsi in gran parte attribuire all'esaurimento dei fondi per le Maremme toscane. Col presente disegno di legge noi proponiamo la spese di lire 21,872,351 per opere di bonificazione.

4° *Porti e fari.* — Gli assegni autorizzati per costruzioni nuove non ancora condotte a compimento a tutto il 1879, traggono senza eccezione la loro origine da leggi speciali, ed importano . . . . L. 62,861,873.69
delle quali a tutto il 1880 . . . . . » 38,051,073.69

Rimangono ad erogarsi nel decennio 1881-1890 . . . . L. 29,810,800.00

e tenendo conto che su questa somma ben L. 25,550,000 rappresentano l'importo dei lavori per la costruzione del porto di Genova, si ha per tutti gli altri porti un impegno di sole lire 4,260,800 ad esaurimento del fondi assegnati dalle leggi esistenti, come si scorge dal prospetto per questo servizio inserto all'allegato n. 1.

Giova notare però che già col progetto di legge approvato dalla Camera sullo scorcio della passata Sessione, e ripresentato il 23 febbraio prossimo passato, venne chiesta l'autorizzazione di una nuova spesa di L. 23,685,000, mentre un'altra di 29,910,000 per nuove opere marittime trovasi contemplata nel presente progetto di legge.

Per le opere di miglioramento si presagisce una spesa annua di L. 60,000, mentre negli anni decorsi fu di lire 107,259.20 in media.

5° *Spese comuni e generali.* — A compiere questa rassegna degli impegni pel decennio 1881-1890, importa aggiungere due parole per queste spese, che non riferendosi ad alcuno dei servizi dei lavori pubblici propriamente detti, vennero nel bilancio riunite sotto il titolo generico di spese comuni e generali.

Per gli anni decorsi, gli assegni iscritti in bilancio sotto questo titolo ammontavano ad una somma di una certa entità, talchè le spese eseguite nel decennio 1871-1880 ascendono a L. 23,345,647.64, con una media annuale di L. 2,333,564.76.

Ora la somma occorrente per provvedere alle spese comprese in questo titolo, che consistono nel pagamento dei maggiori assegnamenti, e degli assegni di disponibilità ad impiegati, e degli stipendii e delle indennità al personale fuori ruolo, si riduce a L. 75,000 all'anno.

La differenza di oltre 2 milioni all'anno in media devesi ricercare nello esaurimento dei fondi assegnati pel trasferimento della Capitale a Roma, e di quelli del precedente trasporto della Capitale a Firenze pel saldo delle spese relative.

Totale importo delle nuove spese proposte. — Riassumendo ora, noi troviamo che le opere pubbliche di nuova costruzione delle quali proponiamo l'esecuzione in aggiunta a quelle per le quali esistono già impegni di bilancio, danno un totale di L. 162,805,304, e cioè ripartitamente per servizii:

Nuovi lavori stradali	L.	67,022,953
Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di I e II categoria	»	44,000,000
Nuovi lavori di bonificazione	»	21,872,351
Nuovi lavori portuali	»	29,910,000
E quindi insieme	L.	162,805,304

Con questa somma non si provvede per intero al completamento della viabilità provinciale; ma, siccome questo non potrebbe effettuarsi senza perturbazione dei bilanci dello Stato e delle Provincie, ed anche perchè nel decennio 1881-90 le costruzioni stradali ci sembrano dotate di sufficienti assegnazioni, così nel progetto di legge vi proponiamo di impegnare fin d'ora i trentacinque milioni, che mancano a carico dello Stato, come dalla tabella *F*, a far tempo dal 1891, salvo di provvedere con legge speciale alla ripartizione nei futuri bilanci della relativa spesa: ripartizione, che per molte considerazioni sarebbe ora prematura.

(Il progetto di legge nel prossimo numero).

IL CONSIGLIO PROVINCIALE DI TORINO

E LE FERROVIE

Nella seduta del 5 corr., il Consiglio provinciale di Torino prese a discutere la Relazione della Commissione permanente delle opere pubbliche e della viabilità (composta dei consiglieri Davicini, Ferrati, Mondino, Perrone di San Martino e Spurgazzi relatore), circa i provvedimenti per la costruzione di ferrovie contemplate nella legge 29 luglio 1879.

La Commissione, nella sua elaborata Relazione, richiama tutta l'attenzione del Consiglio sul tema in discussione, prendendo in esame le varie linee di cui si tratta, sulla base delle proposte della Deputazione provinciale.

1. *Linea Sesto Calende-Pino.* — Il cons. *Massa* presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, considerando che il Governo del Re, in conformità dei patti internazionali, determinerà l'andamento delle linee fra Sesto Calende e Pino in modo che corra lungo la sponda sinistra del Lago Maggiore per Ispra, Laveno, Porto e Luino, passa all'ordine del giorno ».

Messo ai voti, è approvato.

2. *Succursale alla linea dei Giovi.* — Nelle sue conclusioni la Commissione, come pure la Deputazione, proponeva che la Provincia non dovesse per ora prender parte alla controversia relativa alle due linee proposte.

Il cons. *Spurgazzi* dà la sua preferenza alla linea di destra (Orba e Stura); e quanto a Torino, egli dice, finchè durerà la linea attuale dei Giovi, non ha nulla a temere. Soggiunge poi doversi risparmiare qualunque concorso materiale, tanto per l'una, quanto per l'altra delle linee; e propone quindi che si dia soltanto un appoggio *morale* per la detta linea, presentando il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale, nella questione di una linea succursale a quella dei Giovi, accorda l'appoggio morale del proprio voto alla linea per la valle della Stura e dell'Orba ».

Il consenso del Consiglio è unanime.

3. *Linea Ivrea-Aosta.* — La Commissione e la Deputazione si accordano nel proporre di attendere il progetto esecutivo e la perizia del costo della linea, per esaminare il riparto della spesa tra le Provincie interessate e per fare un più maturo giudizio sui diritti di rivalsa accordati alla Provincia di Torino.

Dopo alcune considerazioni di *Spurgazzi*, *Compans* e *Martinet*, viene presentato il seguente ordine del giorno firmato da Compans, Badini, Frescot e Martinet:

« Il Consiglio provinciale,

« Ritenuto che si sono fatti e si stanno compilando studii per il perforamento del Monte Bianco;

« Tenendo conto delle dimostrazioni della relativa facilità dell'opera e delle vantaggiosissime condizioni che la suffragano, per il che ogni giorno si accrescono le simpatie delle popolazioni verso la grande impresa, e si fanno più spiccate le preferenze che dai tecnici e dagli economisti più competenti le sono accordate;

« Ritenuto che per dette considerazioni si rende sempre più probabile che la predetta linea sia per entrare a far parte di una delle più importanti comunicazioni fra l'Oceano ed il Mediterraneo;

« Ritenuto il debito conto del voto favorevole della Deputazione provinciale e della Commissione permanente dei lavori pubblici, che raccomandano di incoraggiare con ogni più efficace mezzo la coraggiosa iniziativa assunta;

« Tenendo conto del massimo vantaggio che ridonderebbe alla provincia di Torino dal traforo del Monte Bianco e dalla conseguente apertura di una una nuova linea internazionale;

« *Delibera*: 1° Di fare presso il Governo del Re i più premurosi ufficii affinchè, nel tracciamento e nell'esecuzione dei lavori per la linea d'Ivrea-Aosta, si faccia riflesso, non tanto alla sua presente più limitata importanza, quanto ai probabili suoi più vasti ed elevati fini.

« 2° Di mandare alla Deputazione provinciale di proporre, fra gli stanziamenti a farsi nel bilancio del prossimo esercizio, un competente fondo per sussidiare l'opera efficace del Comitato promotore del traforo del Monte Bianco ».

Sambuy fa alcune osservazioni su quest'ordine del giorno. Sono ancora da farsi gli studii, e questi debbono farsi imparzialmente per le due linee del Monte Bianco e del Gran San Bernardo. Egli sarebbe più favorevole a quest'ultima linea.

Sono infine approvate le conclusioni della Commissione per quanto riguarda il concorso; ed è pure approvato il surriferito ordine del giorno.

4. *Linea Carmagnola-Bra.* — La questione su questa linea è lungamente discussa fra i consiglieri *Spurgazzi*, *Massa* e *Chicco*. Il relatore propone che si abbia a domandare a Genova un concorso per questa linea.

Viene infine approvata la proposta della Deputazione provinciale, secondo cui: « Il Consiglio delibera di assumere 3[8 del sussidio posto a carico delle Provincie per la costruzione della linea Carmagnola-Bra, autorizzando la Deputazione provinciale a fare, in concorso coi rappresentanti della Provincia di Cuneo, tutte le istanze al Governo del Re pel più sollecito compimento di questo tronco, e di prendere quegli accordi che siano del caso in ordine alla spesa di costruzione che è a carico del Governo ».

5. *Linea Chivasso-Casale.* — La Commissione è piuttosto contraria alla linea Chivasso-Casale, che crede debba in più larga misura approfittare ad altre Provincie che non alla nostra. Essa propone che non siano da accettarsi nè le basi del Consorzio, nè le quote di concorso, che risultano concordate fra i delegati della Deputazione di Torino e quelli delle Provincie di Alessandria e Novara. Si rinnovi la deliberazione di concorrere nella spesa di costruzione ed armamento nelle proporzioni che sono conseguenza diretta della legge 29 luglio 1879, ma si soprasseda da ogni deliberazione, finchè non si abbiano le deliberazioni di un Consorzio, che rappresenti tutte le linee interessate, cioè anche quelle di Pavia e Genova.

I delegati delle tre Provincie di Torino, Alessandria e Novara avevano deliberato le quote del concorso in queste proporzioni: 46 0[0 per Torino, 35 per Alessandria, 19 per Novara. La Commissione sarebbe invece più favorevole alle seguenti quote: 220 millesimi per Torino, 281 per Novara, 211 per Alessandria; il resto da ripartirsi fra Pavia e Genova.

Mazzucchelli sostiene la causa della ferrovia Chivasso-Casale, dimostrandone l'importanza a motivo dell'allacciamento colla linea Ivrea-Aosta, ed il merito strategico. Prega la Commissione di accettare le deliberazioni della Deputazione provinciale.

Bertetti accusa la Commissione di intralciare il compimento delle ferrovie e di combattere specialmente questo Consorzio. Crede che le altre Provincie interessate (Pavia e Genova) possano con Decreto Reale farsi ammettere nel Consorzio. Dichiara preferibili alle proposte della Commissione quelle della Deputazione, e voterà per queste.

Revel raccomanda alla Commissione di tener conto delle molte ragioni che stanno in favore della linea Chivasso-Casale. Prega non si rinvii più oltre una deliberazione favorevole alla linea, ora che le popolazioni si sono riunite per concorrervi.

Spurgazzi, deplorando di essere solo a difendere l'operato della Commissione, dice che si esagerano i meriti della

linea Chivasso-Casale. Alle attuali esigenze soddisfano già assai le due linee per Asti e per Vercelli, ed un abbreviamento di 26 chilometri nel cammino fra Casale e Torino non è un corrispettivo ragionevole per l'enorme carico del 46 0[0, che s'imporrebbe la Provincia. Quanto all'importanza strategica, non se ne preoccupa. Spetta al Governo costrurre le linee strategiche.

Insiste perchè si approvino le proposte della Commissione.

Mondino difende la Commissione.

Boselli critica il modo in cui Spurgazzi considera l'importanza della linea ferroviaria. In Italia e nella provincia di Torino si costrussero sempre delle linee, non perchè dessero un reddito, ma perchè servissero ai bisogni delle popolazioni. Nota intanto che, se si accettano le proposte della Commissione, v'è pericolo che il Governo posponga la linea Casale-Chivasso ad altre linee.

Massa difende la Deputazione dalle critiche di Spurgazzi, e crede impossibile ottenere un maggior concorso da Alessandria e Novara.

Benintendi e *Bianchetti* appoggiano le proposte della Commissione.

Le proposte della Commissione sono quindi approvate; ma, affinchè non nasca dubbio sul significato del voto, e non si abbia a perdere il diritto di prelazione risultante dal concorso del decimo, si approva questo decimo nella proporzione della quota di concorso che dovrà spettare alla Provincia.

— Nella seduta del 7, il Consiglio continuò la discussione sulla Relazione della Commissione, riguardo alle seguenti linee ferroviarie:

6. *Linee Airasca-Cavallermaggiore e) Moretta-Saluzzo.* — La Deputazione aveva fatte le seguenti proposte:

« Che il Consiglio deliberi di assumere per metà il concorso dovuto dalle Provincie di Cuneo e di Torino per la costruzione della linea *Airasca-Cavallermaggiore* nella somma di L. 213,300, ritenuti i sussidii già votati dai Comuni interessati della nostra provincia ».

La Commissione aveva invece proposto le seguenti risoluzioni:

« Che, relativamente alle linee Airasca-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo, siccome dall'un canto il concorso nella spesa di costruzione della prima, ed il sussidio in una somma fissa alla seconda, che venissero da noi accordati nelle proporzioni molto saviamente ed equamente proposte dalla Deputazione, riescirebbero pur sempre inefficaci a raggiungere lo scopo vivamente agognato dai Comuni interessati in quelle linee, e, più che un aiuto, potrebbero creare un incentivo a dei conati, da parte dei medesimi, meno proporzionati ai loro mezzi; e dall'altro canto, i progetti per l'una e per l'altra di dette linee non trovandosi ancora definitivamente allestiti, nè i divisamenti del Governo intorno al relativo sistema fin qui conosciuti; così vi piaccia di considerare se non sia più savio ed anche più provvido consiglio il differire ogni vostra deliberazione in fino a tanto che, più esattamente definiti, tanto i mezzi necessarii ad una più pronta e più appropriata attuazione di esse linee, quanto le proporzioni dei concorsi che vi dovranno essere portati dagli enti interessati, vi riesca possibile di potervi persuadere che il soccorso, che starebbe allora in noi di poter dare a tale scopo, avesse virtù di assicurarne il conseguimento ».

Il consigliere segretario *Toso* si fa a dimostrare l'importanza di quelle linee ed i vantaggi che ne deriverebbero. Egli è d'avviso che la proposta d'una sospensiva nuocerebbe assai più che un reciso rigetto; prega quindi il relatore a voler desistere dalle sue conclusioni e dare egli pure un voto favorevole.

Il cons. *Garneri* aggiunge che la proposta sospensiva riescirebbe di grave danno, non solo ai paesi interessati, ma alla Provincia stessa.

Il cons. *Spurgazzi* dichiara che la Commissione, anzichè mostrarsi avversa alla costruzione di quelle ferrovie, le desidera; soltanto ha creduto, coi soli mezzi che disponeva all'epoca in cui ha impreso ad esaminare la questione, troppo temerario il pronunciarsi. Egli opina che il Consiglio debba mettere a disposizione di quei Comuni quello che la recente legge mette a suo carico. Trova però ancora che la strada a scartamento ridotto sarebbe più che soddisfacente a tutti i bisogni di quelle popolazioni.

Invita perciò il Consiglio a votare soltanto la prima parte della conclusione della Commissione.

I consiglieri *Mondino, Garneri* e *Toso*, ai quali si unisce il relatore *Spurgazzi*, dietro accordo, modificano la loro proposta, formulandola in questo senso:

« Il Consiglio delibera di assentire per la ferrovia Airasca-Cavallermaggiore al concorso portato dall'art. 5 della legge 29 luglio 1879, sotto deduzione del terzo già votato dai Comuni interessati, dichiarando di volersi mantenere estraneo alle anticipazioni di cui all'art. 15 della citata legge, non che al mezzo con cui il Comitato promotore potrà procurarsi i fondi per l'attuazione dei lavori; e delibera un sussidio di L. 50,000 a favore della ferrovia Moretta-Saluzzo, da pagarsi in due distinte rate ».

Il cons. *Daneo* dichiara che non darà il suo voto favorevole, perchè è convinto che, anzichè recare qualche frutto al capoluogo, questa ferrovia riescirebbe svantaggiosa, spostando il traffico su Torino.

Il cons. *Bertetti* replica, continuando a dimostrare l'utilità della ferrovia.

È appoggiato dal cons. *Boselli*, il quale crede cosa equa che anche questi Comuni debbano fruire degli stessi benefizii accordati agli altri.

Posto ai voti il surriferito ordine del giorno modificato, viene approvato a grande maggioranza.

7. *Linee Pinerolo-Torre Pellice e Bricherasio-Barge* — La Deputazione proponeva al Consiglio « di accordare L. 10,000 per ciascun chilometro ».

La Commissione invece proponeva che, allo stato delle cose, dovesse « astenersi da qualsivoglia deliberazione in proposito; e revocando, ove d'uopo, i precorsi affidamenti al riguardo di altra di esse, dichiarare intanto di riservarsi ogni più assoluta libertà di sovvenire in futuro ai reali bisogni delle popolazioni nelle medesime interessate, in quelle misure e per quei mezzi che sembreranno allora i meglio accomodati ai casi ».

Il cons. *Poët* raccomanda al Consiglio queste linee; ed il cons. *Davico* appoggia le parole del cons. Poët. La domanda, egli dice, fatta dalla Società di Pinerolo è troppo modesta, perchè non si abbia ad appagarla. Fa notare ancora che si tratta di ferrovia di quarta categoria, vale a dire economica.

Spurgazzi nega che quella ferrovia abbia carattere di ferrovia economica. Una ferrovia economica implica scartamento ridotto, ciò che non risulta dalla domanda presentata dalla

Società. Non crede debba bastare la domanda inoltrata dalla Società per farsi un concetto dell'utilità di questa linea.

Per queste ed altre ragioni addotte, non crede poter recedere dalle conclusioni prese in seno alla Commissione.

Il cons. *Frescot* aderisce pure alle conclusioni della Commissione. Fa osservare che la detta linea non troverebbe accoglienza nemmeno presso il Governo, inquantochè non presenta i requisiti da esso voluti.

Davico risponde che i requisiti ci son tutti, cioè: il concorso dei Comuni interessati, i Comitati definitivamente costituiti, e il progetto definitivo. Fa osservare poi che non si domanda che la Provincia entri in Consorzio, ma che dia il solo appoggio di un semplice sussidio, per metterli in grado di ottenere l'approvazione governativa.

Messa ai voti la proposta sospensiva della Commissione, viene respinta; e messa ai voti la proposta favorevole della Deputazione, viene approvata.

8. *Linea Torino-Giaveno.* — Il cons. *Spurgazzi* fa anzitutto notare al Consiglio che, relativamente a questa ferrovia, non fu inoltrata domanda di sorta.

Il cons. *Mondino* sostiene invece che essa esiste, inquantochè fu avanzata alla Deputazione. Perchè poi la Deputazione non l'abbia trasmessa al Consiglio, egli l'ignora.

Il consigliere *Cibrario* dice non curarsi di constatare se realmente o no siasi fatta domanda di sussidio. Fa soltanto osservare al Consiglio che il progetto di questa ferrovia riesce tanto più superfluo, inquantochè speculatori hanno già pensato ad un *tramway* che unisca Torino a Giaveno. Sulla via in cui si è messa la Provincia, così proclive ad ogni appagamento di domande relative a ferrovie, essa incorrerebbe in breve tempo in gravi squilibri del suo bilancio. Fa calda preghiera al Consiglio che si astenga recisamente da qualunque favorevole deliberazione.

Il Consiglio acconsente senza ulteriore discussione, e vota unanime la sospensiva.

Il tema delle ferrovie è così esaurito.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Febbraio 1880)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di febbraio 1880, confrontati con quelli del febbraio 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di febbraio 1880 salì a L. 11,617,442 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,818,662
Bagagli	»	179,425
Merci a grande velocità	»	1,129,626
Id. a piccola velocità	»	5,418,497
Prodotti diversi	»	71,232
Totale	L.	11,617,442

(1) Vedi *Monitore* N. 16 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1880		1879
Ferrovie	dello Stato	L.	6,631,845	L.	6,350,378
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,122,930	»	1,066,294
»	Romane	»	1,970,936	»	1,885,349
»	Meridionali	»	1,647,440	»	1,605,062
»	Venete	»	73,026	»	59,016
»	Sarde	»	78,528	»	74,12[illegible]
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	29,937	»	30,838
»	Torino-Rivoli	»	9,118	»	8,885
»	Settimo-Rivarolo	»	9,836	»	9,583
»	Milano-Saronno-Erba	»	37,632	»	»
»	Conegliano-Vittorio	»	6,214	»	»
	Totale	L.	11,617,442	L.	11,089,531

Si ebbe dunque nel febbraio 1880 un aumento di lire 527,911 in confronto del febbraio 1879. L'aumento principale si ebbe sulle ferrovie dello Stato in L. 281,467; sulle ferrovie Romane in L. 85,587, sulle ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato in L. 56,636, sulle Meridionali in L. 42,378, e sulle Venete in L. 14,010; non potendosi tener conto delle due ultime linee, che non erano ancora aperte all'esercizio nel 1879. La sola linea Torino-Lanzo diminuì di L. 901.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, nel febbraio 1879 era di chilometri 8307, e nel febbraio 1880 di chil. 8430, come nel mese di gennaio, non essendosi nel detto mese aperto alcun nuovo tronco. —

I prodotti dal 1° gennaio a tutto febbraio 1880, confrontati con quelli dello stesso periodo 1879, presentano le cifre seguenti:

			1879		1878
Ferrovie	dello Stato	L.	13,007,868	L.	12,712,992
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	»	2,151,833	»	2,154,282
»	Romane	»	3,990,969	»	4,037,153
»	Meridionali	»	3,174,246	»	3,213,387
»	Venete	»	148,462	»	115,508
»	Sarde	»	155,640	»	153,361
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	58,243	»	60,243
»	Torino-Rivoli	»	17,594	»	17,874
»	Settimo-Rivarolo	»	18,623	»	18,423
»	Milano-Saronno-Erba	»	71,348	»	»
»	Conegliano-Vittorio	»	12,387	»	»
	Totale	L.	22,807,213	L.	22,483,223

Si ebbe dunque nel bimestre 1880 un aumento totale di L. 323,990. Aumentarono le Ferrovie dello Stato di lire 294,876, le Venete di L. 32,954, le Sarde di L. 2,279, la Settimo-Rivarolo di L. 200; non potendosi tener conto delle due ultime linee, non ancora aperte nel 1879. Diminuirono invece le linee di Società diverse esercite dallo Stato di di L. 2,449, le Romane di L. 46,184, le Meridionali di lire 39,141, la Torino-Lanzo di L. 2000, e la Torino-Rivoli di L. 280. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di febbraio 1880, confrontato con quello del febbraio 1879, presenta le medie seguenti:

			1880		1879
Ferrovie	dello Stato	L.	1,753	L.	1,680
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,200	»	1,140
»	Romane	»	1,171	»	1,137
»	Meridionali	»	1,136	»	1,106
»	Venete	»	533	»	430
»	Sarde	»	339	»	320
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	935	»	963
»	Torino-Rivoli	»	759	»	740
»	Settimo-Rivarolo	»	427	»	416
»	Milano-Saronno-Erba	»	627	»	»
»	Conegliano-Vittorio	»	564	»	»
	Media complessiva	L.	1,390	L.	1,346

Si ebbe dunque nel febbraio 1880 un aumento nella media di L. 44. Tutte le linee furono in aumento, fuorchè la Torino-Lanzo, che diminuì di L. 28. L'aumento principale si ebbe sulle Venete in L. 103, sulle ferrovie dello Stato in L. 64, sulle ferrovie di Società esercite dallo Stato in L. 60, sulle Romane in L. 34, e sulle Meridionali in L. 30.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto febbraio 1880, confrontato con quello del 1° bimestre 1879, presenta le medie seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato . . . . . . L.	3,441	L. 3,385
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . »	2,301	» 2,304
» Romane . . . . »	2,372	» 2,434
» Meridionali . . . . . . »	2,189	» 2,216
» Venete. . . . . »	1,083	» 843
» Sarde . . . . »	673	» 663
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . »	1,820	» 1,882
» Torino-Rivoli . . . . . »	1,466	» »
» Settimo-Rivarolo . . . . »	809	» »
» Milano-Saronno-Erba . . »	1,189	» »
» Conegliano-Vittorio . . . »	1,126	» »
Media complessiva L.	2,730	L. 2,730

Non si ebbe quindi alcuna differenza nella media del 1880 e del 1879. Però si ebbe un aumento di L. 240 nelle Venete, e di L. 56 nelle ferrovie dello Stato; ed una diminuzione di L. 62 nelle Romane e nella Torino-Lanzo, e di L. 27 nelle Meridionali. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda, il prodotto del mese di febbraio 1880 ascese a L. 6,101, cioè con una diminuzione di L. 176 in confronto del febbaaio 1879; ed il prodotto del 1° bimestre 1880 ascese a L. 11,295, cioè colla diminuzione di L. 1,139 in confronto del 1° bimestre 1879.

Nostre Corrispondenze

Roma, 11 maggio.

La *febbre elettorale* sta invadendo tutti, e rende pel momento poco opportune le notizie o discussioni che concernono cose estranee alle elezioni. Mi riservo quindi ad altra corrispondenza per parlarvi dei Capitolati normali pei lavori ferroviarii, e del principio che sostiene a tale riguardo l'avvocato generale erariale onor. Mantellini. —

Si sono banditi i primi appalti per la costruzione di tronchi di linee ferroviarie comprese nella legge 29 luglio dello scorso anno. Altri appalti seguiranno in questi giorni, iniziando largamente le nuove costruzioni in tutte le regioni del Regno. Se il Senato avesse approvato con meno ritardo il bilancio dei lavori pubblici, si sarebbe potuto lavorare già da qualche tempo; ma l'anno è ancora lungo, ed il Governo avrà modo di dimostrare coi fatti l'insussistenza delle accuse che gli furono mosse da partiti avversi.

A questo proposito, molto opportunamente e giustamente il *Popolo Romano* fa osservare, sostenendo la rielezione del comm. Valsecchi nel Collegio di Sannazzaro, come la Camera abbia avuto torto nel votare ringraziamenti, dopo la discussione della legge ferroviaria, soltanto alla Commissione e ad altri, dimenticando l'on. Valsecchi, che fu il *Deus ex machina* della legge, come lo sarà della sua esecuzione. —

Ho ricevuto una memoria del dottor Stapff, ingegnere geologo del Gottardo, sulla ripartizione della temperatura nella grande galleria, in parallelo colla temperatura esterna. Questa memoria, che porta la data dell'aprile ultimo, riassume le osservazioni fatte dal 1873 all'aprile 1880: e constata come la nota legge di aumento di temperatura per aumento di profondità debba essere applicata con riguardo alla natura delle roccie più o meno conduttrici ed alla forma del terreno soprastante, il quale, se è a pendenza ripida od a pareti a picco, non dà, a parità d'altezza, lo stesso effetto del terreno uniforme e poco inclinato per una sufficiente estensione.

Il dottor Stapff aveva calcolato sul profilo geologico della galleria, che la temperatura fra le sezioni 7000 nord e 7000 sud, cioè nella parte centrale, sarebbe stata di 31°.74' centigradi. Si trovò invece la media di 30°.43', con una differenza di 1.°31', non grande certamente, e però tale da dare autorità al metodo seguito dal detto geologo.

La perforazione del Gottardo è un lavoro di importanza secondaria, ad un certo punto di vista, in confronto di quella del Fréjus, in cui si doveva *inventare* ed *osare*. Ma col Gottardo, si perfezionarono metodi, procedimenti e congegni; sicchè l'arte di forare le grandi catene di monti, del carattere delle Alpi, è oramai definita, come quella di far ponti, o viadotti, o gallerie ordinarie. E dire che nel 1857 la scienza francese, e per essa l'abate Moigno, dichiarava follia il voler forare il Fréjus, e spensierato il Parlamento Sardo, che ne aveva deliberata la spesa! —

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, per la sua approvazione, il progetto definitivo del 1° tronco della linea di ferrovia da Aquila a Rieti.

Questo tronco di ferrovia misura la lunghezza di m. 8,659.79; si stacca dall'asse della Stazione di Aquila, percorre la valle dell'Aterno fin poco dopo l'ora detta Stazione, che poi abbandona per rimontare la valle del Rajo, e giunge a Sassa, ove finisce.

Le principali opere d'arte su di esso progettate sono un ponte di 15 metri, a travata metallica, sul fiume Aterno, e 4 ponti, di 10 m. ciascuno, per 4 attraversamenti del Rajo. Sono poi previsti 23 ponticelli, di luce varia fra i m. 0.50 ed i m. 6.00; 4 case cantoniere doppie, a quattro stanze; e 4 cantoniere semplici, a due stanze. Le curve, il cui raggio minimo è previsto di 300 m., hanno lo sviluppo complessivo di m. 2,848.24, ed i rettilinei quello di m. 5,811.55. La pendenza massima adottata è quella del 15 per mille. È stabilita una Stazione in servizio di Sassa e di Torninponte.

Questo progetto trovasi ora all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. —

Il detto Consiglio superiore nella decorsa settimana (dal 3 all'8 corrente), ha approvato i seguenti progetti:

Variante al progetto di restauro generale del Palazzo comunale in Genova, ove risiedono gli Archivii di Stato della Liguria.

Progetto di appalto del 1° tronco della linea ferroviaria Zollino-Gallipoli.

Progetto per la costruzione di scogliera a difesa del ponte sul torrente Tacina, al chilom. 265 della linea Taranto-Reggio (Ferrovie Calabro-Sicule).

Progetto di consolidamento per cinque trincee, fra i chilometri 88 e 90 della linea Taranto-Reggio (Ferrovie Calabro-Sicule).

Progetto per la costruzione di *marquise* nella Stazione di Alba, sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore (Strade ferrate dell'Alta Italia).

Progetto per rialzamento della ferrovia nella traversata del torrente Conza fra i chilometri 34 e 35 della linea Torremare-Potenza (Ferrovie Calabro-Sicule).

Progetto per la fermata di Cesano e Maderno, e soppressione di passaggio a livello nella ferrovia Milano-Erba (Strade ferrate dell'Alta Italia).

Progetto per l'alzamento del muro di guardia del contenitore destro, a monte del torrente La Verde, sulla linea Taranto-Reggio (Ferrovie Calabro-Sicule),

Progetto di ristauro della tettoia passeggeri nella Stazione di Sampierdarena, sulla linea Torino-Genova (Strade ferrate dell'Alta Italia).

Progetto per la costruzione del nuovo passaggio inferiore sulla via di Santa Bibiana, presso la Stazione di Roma (Strade ferrate Romane).

Progetto definitivo del tronco di ferrovia Ferrara-Lavezzola, nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini.

Progetto di sistemazione per banca e sottobanca nel froldo Fossadalbero, a destra di Po in territorio di Ferrara.

Il Consiglio ha inoltre approvato:

La perizia di maggiori spese per lavori di consolidamento fra i chilometri 9 e 10 della linea delle Caldare (Ferrovie Calabro-Sicule).

La perizia generale delle maggiori spese occorrenti pei lavori del secondo tronco della suddetta linea delle Caldare.

Le domande del concessionario del *tramway* Firenze-Prato e Poggio a Cajano:

a) per doviare il binario dalla strada provinciale presso il ponte alle Mosse, nel tratto da Firenze a Campi;

b) per esercitare con macchine a vapore il tratto dal ponte alle Mosse fino alle Cascine, in prosecuzione del 1° tronco Firenze-Campi, ed il secondo tronco della linea ora in costruzione.

DELTA.

LE FERROVIE ECONOMICHE NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA.

Bologna, 6 maggio.

Ieri nel nostro Consiglio provinciale, presieduto dall'on. Minghetti, si trattò delle costruzioni ferroviarie; e dopo essersi preso atto della presentazione della relazione dell'ing. Protche circa il tracciato della ferrovia Bologna-Verona, il cons. Audinot, a proposito degli studii da intraprendersi per la linea Bologna-Budrio-Porto Maggiore, sollevò la questione del costruire una piccola rete a sezione ridotta, per servire agl'interessi locali di una zona racchiusa e circoscritta da ferrovie ordinarie.

Il cons. Audinot, mostrando tutti gl'inconvenienti derivanti dall'adottare un *tramway*, sia per l'importanza della linea accennata; sia perchè il Governo non darebbe per essa alcun sussidio, sostenne invece la convenienza della ferrovia economica, aggiungendo che gli studii per la detta linea dovrebbero estendersi anche ad una diramazione, che allacci Budrio al centro importante di Medicina

Egli fece notare infatti, che Budrio dovrà in breve diventare il centro di una piccola rete a sezione ridotta, consistente in quattro linee, dirette: la 1ª verso Bologna; la 2ª per Molinella a Porto Maggiore, con allacciamento alla ordinaria Ferrara-Ravenna-Rimini; la 3ª su Medicina, per collegarsi ad un punto della Bologna-Ancona; la 4ª finalmente su Minerbio, con collegamento ad un punto della Bologna-Ferrara, appena le circostanze sieno favorevoli.

Come principio di questa rete, il cons. Audinot propose che si facciano frattanto gli studii della diramazione Budrio-Medicina, nonchè quelli della Bologna-Budrio-Porto Maggiore.

Gli oppositori furono pochi, però la discussione fu viva; ma finalmente la proposta Audinot venne approvata alla quasi unanimità, e furono dal Consiglio deliberati i fondi per fare gli studii *a sezione ridotta.*

Io credo utile che, ad incoraggiare coloro i quali si mostrano tuttora restii nell'accettare le ferrovie a sezione ridotta, gli esempii come quello della Provincia di Bologna siano resi noti; epperciò, sapendo quanto il *Monitore delle Strade ferrate* sia propenso ad appoggiare codesto sistema, non tardai a segnalarvi un fatto, che potrà tornare assai giovevole per l'avvenire delle nostre ferrovie.

Y.

LE APPLICAZIONI DEL SISTEMA AGUDIO.

Dall'egregio ing. Agudio abbiamo ricevuto la seguente, a cui facciamo posto nel nostro giornale per debito d'imparzialità, riservando la parola al nostro corrispondente, qualora credesse di replicare:

Egregio sig. Direttore

Torino, 10 maggio.

Nel n. 18 dello stimato suo periodico, il corrispondente romano ha fatto un breve cenno della mia deposizione davanti alla Commissione d'inchiesta per l'esercizio ferroviario.

Sembrandomi questo cenno troppo incompleto, mi viene il dubbio che il corrispondente, invece di dare un sunto di quella discussione, si sia limitato a dire ciò che, una ventina d'anni fa, si udiva ripetere in appoggio dell'uso della locomotiva sulle linee di montagna.

Parmi che egli ignori esistere presso il Ministero dei lavori pubblici un progetto per l'applicazione in grande scala del sistema Agudio alla linea Roma-Sulmona, accompagnato da proposte concrete da parte di una grande Compagnia di pubbliche costruzioni, la quale chiede di realizzare tale progetto a tutto suo rischio, offrendo allo Stato le migliori condizioni e garanzie, tanto riguardo alla costruzione, che all'esercizio della linea.

Il sullodato corrispondente dice di *non sentirsi* in grado *di dare un giudizio sul valore pratico del sistema Agudio*, e si duole della dura sorte, *degna di miglior successo*, *della mia tenace perseveranza.* Io gliene sarei riconoscente davvero, se invece di sentenziare a casaccio, facesse per sè miglior tesoro dei consigli e *dei giudizii favorevolissimi di Commissioni competenti,* e che egli stesso ripete avere ottenuto il sistema in discorso. Troverebbe allora la spiegazione del perchè *tutti i sistemi ideati in sostituzione di quello primitivo a locomotive su rotaie per linee principali a grande traffico, furono, dopo esperienza più o meno lunga, abbandonati,* essendo stati condannati dagli stessi uomini tecnici, che divennero propugnatori del nuovo sistema, dopo di averne verificata la superiorità pratica, non solo rispetto a quei sistemi, ma anche riguardo a quello della locomotiva a cui avevano data la preferenza.

Il corrispondente dovrebbe sapere che questi tecnici hanno anche apertamente dichiarato rovinoso ed insufficiente per le grandi linee l'attuale metodo delle ferrovie di montagna, ed esser quindi, più che una negligenza, una colpa l'ostinarsi a voler profondere il pubblico tesoro nel modo che si fece, per esempio, per la linea del Gottardo, la quale sarà inevitabilmente l'ultimo suggello alla condanna del metodo. Per buona fortuna, essa aprirà il suo esercizio abbastanza in tempo da far spalancare gli occhi davanti alla voragine, che preparavasi ad inghiottire buona parte del miliardo per le nuove costruzioni ferroviarie del nostro paese.

È pure una vera provvidenza, contro siffatto disastro

economico, la proposta stessa della Compagnia, di cui ho detto più sopra. Colla medesima si potrà avere nel termine di un anno aperta all'esercizio la metà della linea Roma-Sulmona, che deve eseguirsi in 5 anni, e servirà di linea-modello, coll'applicazione sopra 4 punti speciali del sistema telodinamico-idraulico da me studiato, il quale trasformerà così una linea difficilissima di montagna in linea di pianura, mantenendole il carattere di linea di 1° ordine, con sezione normale e pel grande traffico.

Le proposte e garanzie della Compagnia suddetta contengono gli importanti fatti che seguono: Grande riduzione sul prezzo di costruzione; forte riduzione nel prezzo chilometrico di esercizio; obbligo di fare i più grossi convogli-merci di 180 tonnellate, senza decomposizione di treni, da un estremo all'altro della linea; guadagno di un buon quinto del tempo nella celerità del servizio. Per ultima risposta dirò infine che, quando il capitale accetta apertamente il parere dei tecnici e si fa avanti in modo così esplicito, ogni altra discussione diventa oramai oziosa.

Voglia gradire, egregio sig. Direttore, i sensi della mia distinta considerazione.

Dev.mo *Ing.* T. AGUDIO.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In seguito alle conferenze tenutesi, giorni sono, a Roma con l'on. Blumenthal, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e cogli on. Benazzo consigliere e Massa Direttore dell'esercizio, il Ministro dei lavori pubblici, in data 8 corr., ha definitivamente approvato gli ampliamenti proposti degli organici del 1873 pel personale delle Ferrovie suddette.

Allo scopo di sollecitare al più possibile le riparazioni al materiale rotabile fuori di servizio per avarìe sofferte, il sullodato Ministro, come ha già disposto per l'ampliamento delle Officine di Torino e Bologna, così provvederà quanto prima per l'ampliamento anche di quelle di Lucca.

Il Consiglio di Stato ha dato avviso favorevole per l'approvazione del progetto di appalto del 1° tronco della linea Faenza-Pontassieve. La lunghezza del tronco è di m. 6792, e l'importo relativo è di L. 460,000; delle quali L. 385,000 rappresentano l'importo dei lavori da appaltare, e L. 75,000 la somma messa a disposizione dell'Amministrazione governativa per lavori imprevisti.

Sappiamo che il Ministro dei lavori pubblici ha disposto affinchè si proceda immediatamente all'asta per l'appalto dei predetti lavori.

Il prelodato Consiglio ha del pari accolta favorevolmente la domanda dell'ing. Frontini per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Napoli-Baiano, la cui lunghezza è di metri 38,500, e l'importo preventivo di lire 3,200,000.

Il Ministro dei lavori pubblici ha disposto che vengano iniziati gli studii pel progetto definitivo della linea di 3ª categoria Parma-Casalmaggiore-Piadena-Brescia. L'incarico relativo venne affidato all'ing. sig. Galli, il quale dovrà cedere il servizio degli studii della linea Teramo-Giulianova, dei quali era prima incaricato, all'ingegnere-capo del Genio civile di Teramo.

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha disposto per l'acquisto di alcuni apparecchi per illuminazione elettrica, onde applicarli ad una sezione delle officine sociali, salvo ad estenderli in seguito, quando abbiano colla pratica confermati gli esperimenti favorevoli che già ne furono fatti. Con questi apparecchi, oltre alla grande comodità che ne hanno gli operaj, si ottiene una sensibile economia nelle spese di illuminazione delle officine.

Confermando l'annuncio dato nel precedente numero, che col 15 corr. andrà in vigore sulle linee dell'Alta Italia il nuovo orario estivo, aggiungiamo ora che, mantenuto fermo l'attuale movimento dei treni principali, s'introdurranno alcune modificazioni, specialmente per quanto riguarda i treni percorrenti le linee che mettono capo ai laghi.

In occasione della prossima Esposizione artistica di Cremona, le Amministrazioni delle Strade ferrate italiane accorderanno, sia pel trasporto degli espositori, sia per quello degli oggetti, le facilitazioni consentite dal Decreto ministeriale 5 dicembre 1876.

Il Consiglio d'amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia ha preso, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Ha approvato il preventivo per l'ampliamento definitivo della Stazione di Udine per ciò che concerne i lavori da eseguirsi nel 1880.

Ha autorizzata la sospensione momentanea del servizio durante la posa del binario sul ponte definitivo a Rio di Muro, lungo la linea Pontebbana.

Ha autorizzata la Direzione dell'esercizio a trattare colle Ditte Frova, Ansaldo, Carpi, Carpineto e Feltrinelli, per la concessione di binarii di raccordamento colla Stazione di Sampierdarena.

Ha approvato i preventivi per riparazioni a 6 locomotive, per una spesa complessiva di circa L. 110,000.

Ha autorizzati i lavori di ampliamento e riordino della Officina di Milano, per una spesa di L. 13,500.

Ha approvata la spesa di L. 8,600 per sostituzione di piattaforme e di scambii nella Stazione di Firenze.

Ha deliberato alla Ditta Rochette e Comp. di

Torino l'appalto delle riparazioni alle impalcature metalliche di quattro ponti lungo la linea Torino-Ticino.

Ha autorizzato il collocamento del binario nuovo per la linea Torino-Magenta sulla sede libera a nord.

Ha approvato il contratto Calzoni per costruzione di un ponte levatoio fra i due magazzini merci della grande velocità a Bologna.

Ha approvati i contratti Galopin Süe e Comp. di Savona e Diatto di Torino per fornitura di 25 carri da merci.

Ha approvati i preventivi della spesa necessaria per l'ampliamento e riordinamento delle Officine di Bologna e di Lucca.

Ha approvata la spesa per l'applicazione di parascintille alle locomotive viaggianti sulle linee del Veneto.

Ha approvate varie aggiudicazioni di forniture di oggetti e materie, nonchè taluni contratti per acquisti diversi.

Ha in ultimo approvate alcune variazioni nel personale.

Siamo autorizzati ad annunziare essere perfettamente vero che, presso la Ragioneria delle Ferrovie dell'Alta Italia, si lavora straordinariamente nella revisione delle proposte per le meritate promozioni e per l'aumento di stipendio, che avranno la decorrenza dal 1° gennaio dell'anno corrente.

Tale lavoro sarà tra pochi giorni compiuto; dopo di chè il tutto passerà all'approvazione del Consiglio d'Amministrazione.

Ciò in rettificazione di quanto venne divulgato in contrario.

Nell'adunnnza tenuta dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane il 7 corr. furono prese le seguenti deliberazioni:

1° Fu approvata la vendita di 3 piccoli appezzamenti di terreno, riconosciuti affatto inutili ai bisogni dell'esercizio;

2° Furono approvati alcuni piccoli lavori d'importanza secondaria, ascendenti nel loro complesso alla spesa di L. 1,819.65;

3° Fu approvata la costruzione di un piano caricatore coperto pel combustibile, e di altri locali di servizio a Grosseto, per la spesa di lire 10,000;

4° Fu approvato l'acquisto di una casa costruita sul terreno sociale presso la Stazione di Campiglia, per il prezzo di L. 12,248.08;

5° Fu approvata una derivazione di acqua dal fiume Topino pel servizio del rifornitore di Foligno, per la spesa di L. 58,716.98,

6° Fu approvata la collocazione di una stadera a ponte alla Stazione marittima, e la costruzione del relativo casotto, per la spesa di L. 1,120.05;

7° Fu approvata la costruzione di un piano caricatore scoperto sul piazzale della Stazione di Acerra, per la spesa di L. 8,510.08;

8° Furono approvati varii lavori di riforzo del muro a sud del deposito locomotive nella Stazione di Napoli, per la spesa di L. 8,050;

9° Fu approvata una Convenzione da stipularsi con la Società delle Ferrovie Meridionali per l'impianto di una conduttura d'acqua fra Chiaravalle e Falconara.

Notizie Ferroviarie Italiane

Biglietti di circolazione pei deputati — Il Ministero dell'interno ha pubblicato il seguente avviso:

Per l'avvenuto scioglimento della Camera dei deputati, cessano con tutto il giorno 23 corr. mese di essere validi i biglietti di circolazione sulle ferrovie e sui piroscafi postali, di cui sono provvisti i signori deputati, restando però ancora validi quelli dei signori senatori, sino a che siano allestiti i nuovi libretti per la XIV Legislatura.

Agli onorevoli deputati di nuova elezione, non ancora provveduti dei libretti o scontrino per viaggiare sulle ferrovie e sui piroscafi postali, sarà consegnato dalle Stazioni un biglietto ordinario da viaggiare in 1ª classe fino a Roma, dietro consegna di un certificato di elezione, rilasciato dal presidente del Collegio elettorale, ovvero da un Prefetto o Sottoprefetto di qualunque provincia o circondario del Regno.

I signori deputati, che non intendessero di compiere di un tratto l'intiera corsa fino a Roma, e che desiderassero invece di fermarsi in qualunque delle Stazioni intermedie, dovranno provvedersi di tanti certificati quante sono le fermate che intendono di fare, onde consegnarli alle Stazioni per ricevere i biglietti per la prosecuzione del viaggio.

Qualora i signori deputati dovessero compiere il loro viaggio parte in ferrovia e parte sui piroscafi postali, dovranno provvedersi di due distinti certificati.

Riduzione di prezzo pegli elettori politici. — Lo stesso Ministero dell'interno ha pubblicato quanto segue:

In seguito ad accordi presi fra il Ministero dei lavori pubblici e le Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, si è stabilito un servizio cumulativo per abilitare gli elettori politici a compiere il loro viaggio con unico biglietto rilasciato dalla Stazione di partenza.

Quindi le norme e le avvertenze notate a tergo delle formole di dichiarazioni pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* il 12 ottobre 1876, sono variate nel modo indicato qui sotto.

Inoltre le dichiarazioni che i Sindaci debbono rilasciare agli elettori è indispensabile sieno a stampa e nella forma qui sotto riportata, rifiutandosi le Amministrazioni ferroviarie di ricevere le dichiarazioni manoscritte.

Infine si avverte che la tipografia editrice della *Gazzetta Ufficiale* spedirà, per modico prezzo, i moduli delle dichiarazioni, che le saranno richiesti dai Sindaci o dalle Prefetture.

(Seguono le norme pei suddetti viaggi pubblicate nella *Gazz. Uff.*)

Nuove costruzioni ferroviarie. — Con avvisi in data 6 maggio, sono stati indetti dal Ministero dei lavori pubblici gli appalti per le opere e provviste occorrenti alla costruzione dei seguenti tronchi di ferrovia:

Ferrovia Siracusa-Licata, dalla Stazione di Siracusa al chilometro ottavo. Lunghezza di m. 8000, per la presunta somma di L. 827,000.

Ferrovia Codola-Nocera, della lunghezza di m. 4470, per la presunta somma di L. 535,600.

Ferrovia Parma-Spezia, da Parma a Fornovo. Lunghezza di m. 23,000, per la presunta somma di L. 1,256,365.18.

Ferrovia Taranto-Brindisi (provincia di Lecce), dalla Stazione definitiva di Taranto al chil. 3,700, della lunghezza di m. 3700, per la presunta somma di L. 382,863.

(Vedi *Avvisi d'Asta*).

Ferrovia Roma-Sulmona. — Leggesi nel *Popolo Romano*, del 10:

Sappiamo da sicura fonte che gli studii definitivi del tronco di ferrovia Tivoli-Cantalupo, presentati al Ministero dei lavori pubblici, sono stati intieramente approvati. Probabilmente dentro il mese corrente, se non sopravvengono nuove complicazioni, si metterà all'asta pubblica l'immediata costruzione di quel tronco, che ha l'estensione di circa 20 chil., e rappresenta una somma di quattro milioni e mezzo.

Ferrovia Aquila-Rieti. — Lo stesso giornale dice che la Direzione generale della Società delle Meridionali ha già presentato lo studio esecutivo del primo tronco, di chil. 8.659, della linea Aquila-Rieti, da Aquila a Sassa per Rocca di Corno.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici sta ora esaminando questo progetto; e qualora venisse approvato, come non deve esser dubbio, potrà tra non molto esserne principiata la costruzione. (V. *Nostra Corrisp. da Roma*).

Ferrovie Romane. — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 3 corr., approvò, dopo alcune osservazioni del consigliere Alatri, la Convenzione conchiusa tra il Municipio e la Società delle strade ferrate Romane per la costruzione del nuovo passaggio inferiore attraverso la via di Santa Bibiana.

Questo cavalcavia avrà la larghezza di 12 metri e la lunghezza di metri 33.46. L'altezza dal piano stradale al punto culminante della vôlta sarà di metri 6. Il Municipio dovrà spendere per quest'opera la somma di lire 170,000; ma in questa somma è compreso anche il prolungamento del viale Margherita.

Consorzio interprovinciale veneto. — Il 7 corr. aveva luogo a Padova l'assemblea del Consorzio ferroviario interprovinciale per definire le controversie colla Società Veneta, in ordine alla costruzione. Intervennero dodici su quindici rappresentanti. L'assemblea mantenne il carattere di preparatoria, e verrà riconvocata in Padova pel giorno 20 corr.

— A questo proposito, il *Giornale di Vicenza* scrive;

Sappiamo che, da parte del Consorzio interprovinciale nei riguardi della ferrovia Vicenza-Treviso, e da parte della Deputazione provinciale di Vicenza nei riguardi della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, si è già concordato l'aumento di fitto per la Stazione di Vicenza, in relazione al progetto di riordino ed ampliamento della tettoia. Confidiamo dunque che l'opera urgentemente necessaria si compia sollecita.

Ferrovia Pontebbana — Essendosi ora compiuta la travata metallica pel ponte sul Fella a Ponte di Muro, ch'era stata provvisoriamente sostituita in legname all'epoca dell'apertura della linea Pontebbana per guadagno di tempo, se ne eseguirà domani la posa; e quindi rimarrà pel detto giorno sospeso il passaggio dei treni passaggeri fra Pontebba e Chiusaforte, cioè i treni 523 e 525 partiranno da Chiusaforte, anzichè da Pontebba, ed il treno 524 cesserà la sua corsa alla Stazione di Chiusaforte.

Stazione centrale di Palermo. — Da quella città scrivono, in data 30 aprile, alla *Perseveranza*:

L'appalto per la costruzione della nuova Stazione centrale ferroviaria in Palermo fu finalmente aggiudicato all'ingegnere Achille Albanese, uno dei primi dieci offerenti, che, senza nessuna ragione al mondo, furono respinti in massa la prima volta; a colui che aveva offerto il discalo del 19.85 per cento sui prezzi di tariffa, vantaggio a cui nessun altro degli offerenti s'era anche lontanamente approssimato. Bisogna notare che nella seconda asta l'ingegnere Albanese non modificò neppure di una virgola la sua primitiva offerta, di modo che, se fosse stata accettata, come avrebbero dovuto fare la prima volta, si sarebbe guadagnato un tempo prezioso per tutti.

A proposito di questa Stazione centrale, taluni giornali cittadini hanno proposto di adoperare nella costruzione di essa i magnifici preparati a silicato del prof. Bonanno, che qui destano la generale ammirazione. So infatti che un ingegnere della Società delle Ferrovie Meridionali, avendo avuto occasione di vederli, invitò il prof. Bonanno a far eseguire taluni saggi nell'attuale Stazione ferroviaria, ed il prof. Bonanno si prestò volentieri all'invito, facendone eseguire parecchi in marmi, stucchi, pietre e mattoni non che in pitture ad olio con colori a silicato. Oltre a ciò, in una stanza fece eseguire saggi di stucco bianco semplice e di stucco giallo alberato. L'effetto fu sorprendente, molto più quando si fa attenzione alla finezza e alla solidità dei lavori, sui quali non si scorge la minima lineatura o sforzatura in tutta la estensione di un metro quadrato, e quando si vede nelle stesse condizioni un altro campione di un metro quadrato eseguito a stucco bianco in un muro esposto a tramontana.

Nè si limita a ciò l'inveezione del prof. Bonanno. Ho visto mattoni, eseguiti a fresco in diversi disegni, da sembrare veri addirittura, e quattro qualità di pietre, eseguite con solo *fracasso* e con la massima celerità; questo genere di lavori, per bellezza, solidità ed economia, è preferibile al colore passato a pennello sopra il *tonachino*.

Tutti questi preziosissimi lavori sono stati veduti da altri ingegneri e dall'ingegnere-capo comm. Billia, direttore governativo per le Ferrovie Sicule, i quali vollero anche vedere altri lavori del prof. Bonanno, che trovansi esposti in apposito locale, e ne rimasero grandemente ammirati, tanto che lo invitarono a fare altri esperimenti, che non potevano avere una migliore riuscita. Per mezzo dei suoi intonachi, il prof. Bonanno congiunge perfettamente le pietre; ed essendo stato invitato a dar prove evidenti di carcerare l'umido, i sali ed altro nelle fabbriche, presentò moltissimi campioni di marmi, stucchi e pietre, e fra queste una pietra molle, incavata a guisa di pila, intonacata all'esterno, invitando gli astanti a riempirla d'acqua. Allora, con grandissima sorpresa di tutti, si vide che i preparati rimasero perfettamente asciutti, mentre la pietra, com'è naturale, era tutta inzuppata d'acqua. E dopo quindici giorni, l'intonaco era sempre asciutto.

Uno dei pregi principali dei preparati del prof. Bonanno è, che si adattano mirabilmente per facciate di case, per prospetti di ogni costruzione, per colonne, stanze, balconi, persiane, portiere ed altro; e taluni proprietarii, che li hanno fatti adoperare, ne sono rimasti lietissimi, perchè, oltre alla estetica, sono sicuri di aver resi eterni i loro edifizii per solidità e per resistenza alle intemperie delle stagioni invernali.

Io non so quali proposte abbian fatte, o vorranno fare al Governo gl'ingegneri governativi delle Ferrovie, dopo tutto quello che hanno osservato ed esperimentato; mancherebbero però al loro dovere, se non se ne dessero pensiero. Certo è che la stampa ha fatto bene ad occuparsene; ed io ho creduto di compiere il mio dovere narrandovi tutta questa storia, perchè la nuova Stazione centrale ferroviaria in Palermo, coi preparati a silicato del prof. Bonanno, potrebbe lottare coi secoli, senza la necessità di continue riparazioni, che alle volte superano, col volgere del tempo, la spesa principale. Più che ogni altro, dovrebbe interessarsene il Ministero dei lavori pubblici.

Ferrovia Vesuviana. — Giovedì la Commissione governativa di collaudo visitò la ferrovia del Vesuvio. Dopo minutissimo esame, approvò la costruzione, proponendo qualche lieve modificazione di dettaglio. L'epoca dell'apertura dell'esercizio regolare sarà stabilita fra giorni.

Tramways di Roma. — Il *Diritto* dice che nella prossima settimana si darà principio ai lavori per la costruzione del *tramways* di via Nazionale. Si spera che questa nuova linea di *tramways*, che congiungerà la piazza dei Santi Apostoli all'Esedra di Termini, possa venir attivata per il primo giorno di luglio.

Tramway di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 7 corr., si occupò della riforma del regolamento per le concessioni di impianto ed esercizio di ferrovie economiche e *tramways* sulle strade provinciali.

La Commissione compilò in proposito in 50 articoli il nuovo regolamento, riflettente le disposizioni speciali per le ferrovie economiche a servizio isolato e indipendente, e le disposizioni speciali relative ai *tramways* propriamente detti e ferrovie a sede promiscua.

Il proponente *Compans* osserva che, quando egli intraprendeva, per incarico della Commissione, la compilazione d'un nuovo regolamento, non era ancora stato presentato alla Camera un progetto che regolasse le concessioni e gli esercizii. Trova più spiccio che, invece d'occupare lungamente il Consiglio a discutere ogni singolo articolo, si passi alla nomina di una Commissione, composta di 5 membri, affidandole l'incarico di riformare il regolamento in correlazione alle prossime disposizioni governative, e che intanto si protragga d'un anno ancora la validità dell'attuale. Mostra pure desiderio che in detta Commissione non entrino a far parte soltanto uomini tecnici, affinchè le questioni relative vengano considerate sotto ogni punto di vista.

Essendo approvata la proposta, viene deferita alla Presidenza la nomina della Commissione; e risultano eletti i consiglieri: Sambuy, Compans, Borella, Ferrati e Davico.

— Lo stesso Consiglio si occupò della nuova istanza della Società concessionaria del *tramway* Torino-Moncalieri per la riforma dell'armamento, chiedendo essa di poter sostituire agli attuale regoli a gola quelli a tipo Vignole.

La Commissione accorda volentieri la sostituzione, non parendole debba verificarsi in ciò inconveniente di sorta.

Dopo breve discussione, non essendo più in numero il Consiglio, si rimandò ogni deliberazione al martedì (11), in cui venne accordata la chiesta sostituzione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna, 7, al *Journal de Genève:*

I lavori della galleria del Gottardo essendo meno avanzati di quanto esige il programma dell'ottobre 1879, e considerando che nessuna circostanza eccezionale giustifica una modificazione del medesimo, il Consiglio federale ha invitato la Direzione del Gottardo a prendere immediatamente le misure necessarie verso l'Impresa, affinchè questa possa eseguire i lavori mensilmente previsti, e quelli in ritardo sienr spinti con attività in modo che tutto sia compiuto nel termine fissato.

— Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 6 corr.:

Il 1° marzo scorso, giorno della perforazione del tunnel del Gottardo, lo stato dei lavori, secondo la spesa fino a quel giorno avuta, era il seguente:

	Si hanno per impiegare	Impiegati fino al 1 marzo	Si hanno ancora disponibili	0/0 della somma totale
Amministrazione	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
(senza gli aff. tecn.)	3,100,000	2,396,792	703,248	22.7
Spese generali .	37,226,050	24,555,667	12,670,383	34.0
Ferrovie ticinesi	29,926,600	29,932,252	5,652	0.02
Gran tunnel . .	60,694,100	51,387,943	9,306,157	15.33
Altre linee . .	91,532,250	24,916,315	66,645,894	72.8
	222,479,000	133,188,970	88,290,030	39.7
Riserve	4,521,000		4,521,000	
	227,000,000		93,811,030	

Da ciò si dednce che il tunnel del Gottardo ha bisogno soltanto di 1/5 dei lavori, che erano stati previsti per il suo compimento.

— L'esperto sig. dott. Sonderegger, di S. Gallo, vicepresidente della Commissione sanitaria federale, incaricato di praticare un'inchiesta sullo stato sanitario degli operaj del tunnel del Gottardo, ha presentato il suo rapporto. Secondo lo stesso, la malattia che serpeggia fra gli operaj è la malattia dei minatori (anemia), e deve attribuirsi in prima linea al modo con cui gli operaj, di propria volontà, si nudriscono, mentre i pericoli derivanti dai lavori nel tunnel non vengono che in seconda linea per lo stato fisico dell'operaio. Tuttavia il Consiglio federale ha invitato la Direzione della ferrovia del Gottardo a prendere tutte le possibili misure di precauzione. Da parte sua, l'Impresa Favre accorda dei sussidii ai convalescenti, lasciando in loro facoltà di scegliere il luogo del loro soggiorno.

— La *Gazz. Ticin.*, dell'8, dice:

Il 5 corrente avvenne un franamento nel gran tunnel del Gottardo, a m. 6360, causando la morte a 3 operaj; altri cinque rimasero feriti. Un altro macigno caduto poco prima a m. 4600 ferì un altro operaio.

— Da una statistica comunicataci sugli accidenti successi agli operaj addetti alla costruzione della grande galleria del Gottardo dal 1872 al 1879, togliamo le cifre seguenti:

		Morti	Feriti
Anno 1872	N.	1	(*)
Id. 1873	»	4	(*)
Id. 1874	»	10	(*)
Id. 1875	»	16	47
Id. 1876	»	24	79
Id. 1877	»	27	39
Id. 1878	»	30	73
Id. 1879	»	15	50
Totale	N.	121	288

(*) Non se ne tenne nota.

Ferrovia del Sempione. — Un telegramma da Losanna informa che il prestito di tre milioni della Compagnia del Sempione è stato esuberantemente coperto il giorno stesso dell'apertura della sottoscrizione.

Sopra 6000 titoli da emettersi, ne vennero sottoscrittti 18,200.

Ferrovie Ungheresi. — La *Budapester Correspondenz* informa che alla Camera dei deputati ungherese venne presentato un progetto di legge per la costruzione della ferrovia Novi-Sissek-Karslstadt. Tale ferrovia verrà costruita come linea di Stato, ed i lavori cominceranno nel corso dell'annata.

Ferrovie Serbe. — Dai giornali di Vienna rileviamo che parecchi ingegneri aastriaci sono giunti a Leskovatz come rappresentanti della Società della *Staatsbahn.* per assumere i lavori del tronco Nissa-Wranja verso la linea di Salonicco.

Si comprende che gli interessi dell'Austria siano quelli di completare al più presto possibile la rete che congiungerà il mercato austro-ungarico coll'Egeo attraverso la Vecchia Serbia e la Macedonia. Nell'interesse generale però sarebbe bene che in pari tempo potessero costruirsi anche le linee, che porranno la Serbia in comunicazione colla Bulgaria e col Mar Nero.

Ferrovie Rumene. — Il *Times* ha da Bukarest, 2:

Oggi il Governo rumeno prenderà formalmente possesso delle ferrovie del principato. Siccome più del 95 per cento dell'antico fondo è stato già cambiato in Obbligazioni dello Stato al 6 per cento, così può dirsi che le linee sieno adesso proprietà rumena.

Ferrovie Portoghesi. — I lavori della ferrovia della Beira-Alta, linea importantissima per l'avvenire del Portogallo, si eseguiscono con grande attività: si calcola che l'esercizio potrà incominciare verso la fine del 1881, di guisa che codesta considerevole intrapresa sarà stata compiuta in meno di 4 anni. N'è imprenditore il sig. Duparchy, francese, che ha potenti mezzi di azione, congiunti ad un'attività ed abilità, a cui tutti rendono omaggio in Portogallo.

Il *Diario Popular* dice che il 22 aprile, a 2 ore, si è compiuto il traforo della galleria di direzione del gran tunnel di Salgueiral, situato a due chil. dalla Stazione di Luzo, e della lunghezza di 1,100 m. Quel traforo si è compiuto in 431 giorni, cioè circa 14 mesi, coll'avanzamento medio giornaliero di m. 2.54. Non si adoperarono macchine perforatrici, e tutto il lavoro fu fatto a mano, benchè con roccie durissime.

Oltre il gran tunnel di Salgueiral, ch'è uno dei punti più importanti della linea, vi sono altre opere d'arte, tutte in buono stato d'avanzamento. Acquedotti e ponti sono quasi compiuti, e tutti i lavori sono spinti colla massima alacrità, mercè la presenza di 15,000 operaj nei cantieri. Laonde, salvo eventualità imprevedute, tutto fa sperare che la linea possa essere aperta al pubblico per la fine dell'anno prossimo.

Ferrovie in Olanda. — Scrivesi da Rotterdam, 2, al *Journal des Débats*, che, dopo lunghe trattative, mediante una Convenzione, che ricevette in questi giorni la consacrazione parlamentare, l'Olanda s'impegna ad ingrandire il canale di Terneuse, in guisa che le forti navi possano rimontare direttamentefino a Gand; ed il Belgio s'impone l'obbligo di rimborsare l'Olanda con annualità successive, del valore dei lavori. Inoltre è implicitamente inteso, che il Belgio applicherà le tariffe più basse per favorire le ferrovie che hanno per obbiettivo Terneuse o per punto di partenza. Con un patto addizionale, l'Olanda acquista la facoltà di riacquistare al Grand-Central-belge, con sette milioni di fiorini, la ferrovia di Ronzendaal-Breda. Per comprendere l'importanza di questa clausola, che ha contribuito alla riescita della Convenzione davanti le Camere olandesi, devesi aggiungere che oramai le merci provenienti da Flessinga, sviate spesso dal Grand-Central-belge a profitto delle linee tedesche, rientreranno nel raggio della rete olandese, e saranno restituite alla navigazione del Reno.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Leggesi nella *Riforma*, del 7:

Un dispaccio da Parigi smentisce che il Governo francese abbia avuto ingerenza nella questione della ferrovia Tunisi-Goletta.

Comprendiamo il dispaccio; ma manteniamo le nostre informazioni, intorno alla cui esattezza non può cader dubbio.

— Una lettera pubblicata dal comm. Raffaele Rubattino, in data 8 corr., nel *Corr. Mercant.* di Genova, confermando i fatti già resi di pubblica ragione, così conchiude:

« La spiegazione poi di tal procedere è questa:

« Mentre il sig. Hodges era a Roma a recitare l'ignobile commedia, i signori Webster e Barker, direttori della *Tunisian Railway*, erano a Parigi, dove trattavano e concludevano la vendita della ferrovia, forse a patti migliori, al sig. Géry, direttore della ferrovia francese fra Bona e Guelma (Tunisi) ».

Notizie Diverse

La nuova aula della Camera dei deputati. — Leggiamo nell'*Opinione* del 6:

La Commissione parlamentare, che ebbe dalla Presidenza della Camera l'incarico di esaminare i diversi progetti, esibiti dai concorrenti, per la nuova aula, terminò bensì il suo esame, e nel suo giudizio indicò a voti unanimi preferibile il progetto segnato col motto *Laboremus;* propose anche l'acquisto dei progetti portanti i motti: *Cairoli*, *Agata*, *Omega*, *Concorso* e *Frangar non flectar*, riconosciuti in molte parti meritevoli di considerazione, ma non aperse la scheda del progetto da preferirsi e da premiarsi, e tanto meno quelle degli altri; per cui i nomi dei rispettivi autori sono tuttora ignoti, e ipotetiche sono le propalazioni fatte a questo riguardo nei giornali della città. È riservata alla Presidenza della Camera l'apertura della scheda portante il motto *Laboremus* e il conferimento del premio a chi ne sarà l'autore. — Ciò avvisiamo per l'esattezza dei fatti.

Concorso di attrezzi e macchine in Roma. — Il *Popolo Romano* scrive:

Il concorso, promosso dal Ministero di agricoltura, degli attrezzi e macchine per il risanamento dei terreni (*drainage*), sarà tenuto, salvo ragioni eccezionali, alla fine di maggio, o tutt'al più nella prima settimana di giugno.

La Commissione ordinatrice ha chiesto al Sindaco di potere eseguire questa mostra nei locali della Palestra all'Orto botanico al Colosseo, anche per la facilità di potervi fare degli esperimenti di cavi, posizioni di tubi, ecc.

Crediamo che il Sindaco abbia favorevolmente accolto la domanda, trattandosi di una esposizione e concorso che dura pochi giorni.

Sappiamo che sono state fatte premure ai fabbricanti di tubi, tortorelli, canali, ecc., perchè mettano i loro prodotti a questa mostra, che sarà di somma utilità per i proprietarii della campagna romana.

Nuovo ponte metallico. — Nella scorsa settimana si è inaugurato il ponte metallico Scaffa, col concorso delle primarie Autorità e di eletta cittadinanza.

Il detto ponte sulla Scaffa è un bel manufatto alle porte di Cagliari, in tre archi di 29 metri di corda cadauno, interamente metallico, ed è la prima applicazione in grande di un nuovo sistema di ponti mettalici di privativa dell'ing. A. Cottrau.

I lavori di montatura in opera del ponte furono diretti dal signor R. Ciccarelli, ingegnere dell'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli, la quale ne fu la costruttrice.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Al miglioramento dei corsi, nella passata settimana, non rimasero estranei i valori ferroviarii; e perciò le Azioni della Società delle Meridionali vennero negoziate con sufficiente attività a 440, poi a 443; le Obbligazioni relative lo furono al prezzo di 287 a 287.25; i Boni rimasero nominali a 598.

Le Sarde, della serie A, quotate a 294.25 e 294.50; quelle della serie B, a 298.25; le nuove, a 278 e 278.25.

L'Alta Italia, poco curata, si tenne sul 297 al 296.50; le Pontebbane sul 456.50 al 457; le Centrali Toscane invariate e nominali a 468; le Palermo-Trapani a 321. Le Azioni Ferrovie Romane s'aggirarono sul 153.75 circa.

A Parigi, le Lombarde, anche colà fredde, si trattarono a 181 e 177; le Obbligazioni relative a 269 e 271; le Vittorio Emanuele a 271 e 277; le Azioni Romane a 140; le Obbligazioni a 335, con pochi affari.

CONVOCAZIONI

Banche Unite. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 corr. in Asti (sede centrale), per udire la relazione del Consiglio superiore sull'esercizio 1879, e quella dell'Ufficio di sindacato, nonchè per la nomina di 7 membri del Consiglio e di 2 sindaci.

Società italiana per condotte d'acqua. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 1° giugno p. v. in Roma (piazza Montecitorio, palazzo Capranica, 21), pel riconoscimento dei versamenti delle quote sociali, a termini del regolamento.

Avvisi d'Asta

Il 17 corr., presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori necessarii all'edificio di S. Lorenzo in Aversa, addetto ad Istituto artistico, per il presunto importo di L. 92,000. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada nazionale da Bosa ad Orosei, compreso fra Bosa ed il mare, della lunghezza di m. 2303.79, per la presunta somma di L. 50,000. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino alle 4 pom. del 20 detto mese, presso la Direzione territoriale del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto dei lavori di consolidamento della caserma Ravenna Grande in Roma, sul prezzo di L. 11.680, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura della ghiaia per la manutenzione delle strade esterne durante il 1880, per il presunto importo di L. 64,138.25. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì del detto giorno, presso la Prefettura di Palermo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della triennale manutenzione del tronco di strada provinciale da Palermo a Messina per Catania e S. Caterina, sull'annuo canone di L. 17,888.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1883. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Frazzanò, che dall'abitato va al confine con Longi, della lunghezza di m. 3799.49, per la complessiva spesa di L. 88,836.09. Deposito interinale L. 4000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8800, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riparazione allo Sbarcatoio principale del porto di Siracusa, per il presunto importo di L. 85,329.77. Deposito interinale L. 4000, oltre lire 1200 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 9000 in numerario, o biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Parma e Fornovo, della lunghezza di m. 23,000 (escluse le espropriazioni, i fabbricati e l'armamento), per la presunta somma di L. 1,256,365.18. Lavori da eseguire entro 14 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 63,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 114,000.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della ferrovia Codola-Nocera, della lunghezza di m. 4470 (escluse le espropriazioni, i fabbricati e l'armamento), per la presunta somma di L. 535,600 in numerario o rendita D. P. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 27,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 54,000 idem.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, in provincia di Lecce, compreso fra la Stazione definitiva di Taranto ed il chilometro 3.700, della lunghezza di metri 3700, escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni per il presunto importo di L. 382.863. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 15,500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 38,000 id.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della Ferrovia Siracusa-Licata, compreso fra la Stazione di Siracusa ed il chilometro 8°., della lunghezza di metri 8000, escluse le espropriazioni stabili e la fornitura dell'armamento e meccanismi, per il presunto importo di L. 827.000. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 27.000 in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva L. 82.700 idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

16ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	480,994.81	332.64
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	438,343.22	303.14
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 42,651.59	+ 29.50
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	6,145,059.33	4,249 70
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	6,065,616.69	4,194.76
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 79,442.64	+ 54.94
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,164.—	217,888.98	187.19
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	216.667.31	196.76
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	— 8,778.33	— 9.57
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,162.51	2,599,857.11	2,236.42
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,150.63	2,522,938.97	2,192.66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,88	+ 76,918.14	+ 43.76

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,554,87	10,664.24	7,712.72
Piccola Velocità	8,801,97	227.36	3,820.30
Totali . . .	36,359.84	10,891.60	11,533.02

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal* 26 *febbraio al* 3 *marzo* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	552,506.98	17,138.15
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	518,002.93	16,300.63
Differenza in più . . .	24	34,504.05	837.52
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 3 marzo 1880 .	1,681	4,476,157.26	15,427.30
Periodo corr. 1878	1,657	4,327,651.01	15,131.50
Aumento	24	148,506.25	295.80
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,581.14	»	32,095.64	39,676.78
Bagagli e cani.	»	96.33	»	481.67	578.00
Merci a G.V. ..	»	1,047.36	»	5,339.43	6,386.79
Merci a P.V. ..	»	9,547.33	»	29,881 88	39,429.21
Introiti diversi.	»	487.01	»	630.99	1,118.00
Totale L.	»	18,759.17	»	68,429.61	87,188.78

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia mette all'asta l'affittamento del Caffè ristoratore esistente nella Stazione di

BIELLA

L'affitto decorrerà dal 1° luglio p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito di L. 100 in danaro o Cartelle di rendita italiana al portatore, calcolate al corso di Borsa della giornata.

L'asta si farà a schede segrete, la cui apertura seguirà il 17 andante maggio alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2ª Divisione del Traffico.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo Avviso al pubblico, presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano.

Milano, 3 maggio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per sei anni dal 1° luglio prossimo del tronco della strada provinciale da Torino a Susa, essendosi ottenuto il ribasso di L. 3 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 33,340.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 18 corrente a mezzodì.

Torino, li 11 maggio 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 19 Maggio 1880 N° 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

NUOVE OPERE STRAORDINARIE

STRADALI ED IDRAULICHE PEL DECENNIO 1881-1890

Ecco il progetto di legge a cui si riferisce la Relazione ministeriale, di cui abbiamo dato un sunto nel numero precedente.

Art. 1. È autorizzata la spesa di L. 162,805,304, da inscriversi, nel decennio 1881-1890, nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici per provvedere alla esecuzione delle opere comprese nella presente legge, le quali sono dichiarate di pubblica utilità.

Art 2. La ripartizione per capitoli della somma di cui all'articolo 1, ed i relativi stanziamenti annui, sono stabiliti, salvo il disposto dell'articolo 3, come alla tabella *A* per le opere indicate nelle tabelle *B*, *C*, *D*, *E*, annesse alla presente legge, e negli elenchi I, II e III allegati alla tabella *B*.

Art. 3. Le spese approvate colla presente legge, in addizione a quelle che hanno iscrizione propria nel bilancio per effetto di leggi anteriori, saranno riunite ai rispettivi capitoli di bilancio, ed annualmente ripartite secondo i bisogni delle opere, purchè gli annui stanziamenti nel loro complesso non superino, anno per anno, la totalità di quelli precedentemente approvati, e che si autorizzano colla presente legge.

Le somme relative alle strade nazionali e provinciali, di cui al numero 2 della tabella *A*, e quelle dipendenti da leggi anteriori, saranno riunite in un solo capitolo di bilancio.

Art. 4. Il concorso dello Stato per la costruzione delle strade provinciali, di cui al numero 3 della tabella *B*, è stabilito in ragione della metà della spesa effettiva per le singole opere descritte nell'elenco *III*.

La costruzione di dette strade è obbligatoria.

Per quelle Provincie, che nel termine di un anno dalla data dell'invito del Governo, non avranno approvato l'andamento generale delle strade, a termini dell'articolo 25 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, e non avranno provveduto ai mezzi di intraprenderne la costruzione, sarà provveduto colle disposizioni della legge 30 maggio 1875, n.° 2521, relative alle strade di seconda serie.

In tal caso, la quota di rimborso di metà della spesa dovuta allo Stato sarà iscritta di ufficio nel bilancio provinciale, a cominciare dall'esercizio in cui sarà stabilito di por mano ai lavori.

Art. 5. È approvata la costruzione delle strade provinciali descritte nella tabella *F*, per l'importo complessivo a carico dello Stato di L. 35,000,000, colle condizioni e disposizioni di cui all'articolo precedente.

La ripartizione della spesa nei bilanci consecutivi a quello del 1890 sarà fatta con legge speciale, il cui progetto dovrà essere presentato non più tardi dell'anno 1888.

Art. 6. Le spese pei lavori compresi nella tabella *C* verranno divise a norma della categoria delle opere cui si riferiscono, secondo la legge 20 marzo 1865, allegato *F*.

Sarà però provveduto a carico dello Stato:

a) alla remozione degli ostacoli nel primo tronco del Mincio, inclusa nel n. 3 della tabella;

b) alla sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione, con esclusione del primo dalla laguna di Chioggia, di cui al n. 7 della tabella, salvo per ciò che riguarda la costruzione della botte sotto il nuovo alveo del Brenta a Trezze, il concorso delle Provincie e dei Consorzii interessati, nella misura e nella forma stabilita dalla legge 3 luglio 1875, numero 2600, per le opere di seconda categoria;

c) alla regolazione dei canali interni di Padova, inclusa sotto il n. 8 della tabella, salvo il concorso del Municipio di Padova per la somma fissa di L. 250,000;

d) alla costruzione di una botte sotto l'alveo del Sile ai Lanzoni, inclusa nel n. 10 della tabella, salvo il concorso degl'interessati agli scoli, per la metà della spesa totale.

Art. 7. Per la bonificazione del Comprensorio interprovinciale di Burana, indicata al n. 4 della tabella *D*, lo Stato avrà diritto al rimborso, da parte del Consorzio degl'interessati, di quattro quinti della spesa totale. Tale rimborso verrà effettuato in dieci esercizii, a partire dall'anno successivo a quello dell'attivazione della botte sotto il Panaro.

Art. 8. Per le bonificazioni di cui al n 5 della tabella *D*, la ripartizione della spesa e la relativa competenza saranno determinate con leggi speciali.

Art. 9. A misura che saranno compiute le opere non ancora classificate della tabella *C*, e quelle di cui ai nu-

meri 2, 3, 4 e 5 della tabella *D*, sarà provveduto per Decreto Reale alla rispettiva classificazione, a norma del titolo III della legge 20 marzo 1865, allegato *F*.

Art. 10. È data facoltà al Governo di provvedere con Decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, alla formazione dei Consorzii, compresi quelli di scolo, per le opere di cui all'articolo precedente.

Per la bonificazione di Burana, e in generale pei Consorzii di scolo, il Comprensorio potrà estendersi sul territorio di più provincie.

Art. 11. Quante volte gl'interessati costituiti in Consorzio obbligatorio non adempissero agli obblighi che ne derivano, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, nominerà con Reale Decreto un Commissario per compiere tutti quegli atti che dalla legge vengono imposti od autorizzati al Consorzio costituito.

Le funzioni del regio Commissario dureranno fino a quando il Consorzio non provvederà direttamente allo scopo della sua istituzione.

Art. 12. Prima d'intraprendere la esecuzione delle opere comprese nella presente legge, saranno adempiute le formalità prescritte dalla legge 20 marzo 1865, allegato *F*, ed in ispecie, per ciò che riguarda i porti di 3ª classe, quelle dell'art. 194.

Art. 13. Qualora le Provincie od altri enti morali interessati provvedano nelle forme di legge, e con approvazione del Ministero dei lavori pubblici, ai mezzi di anticipare la costruzione delle opere comprese nella presente legge, resta fin d'ora assicurato il rimborso, senza interessi, delle quote spettanti allo Stato a carico degli esercizii stabiliti dalla presente legge e da quella di cui all'art. 5.

Art. 14. È data facoltà all'Amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle Imprese di eseguire i lavori, di cui alla presente legge, senza pagamento d'interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda un triennio.

Art. 15. Nei bilanci dell'entrata, dal 1881 in poi, saranno inscritti in appositi capitoli le somme dovute dagli enti morali interessati pei concorsi o rimborsi dovuti allo Stato, in conformità delle leggi organiche e delle disposizioni speciali per la esecuzione delle opere comprese nella presente legge.

Art. 16. A cominciare dal 1° gennaio 1881, il prodotto della vendita delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico, create con l'art. 6 della legge 11 agosto 1870, n° 5784, ed emesse in virtù del Regio Decreto 14 dello stesso mese, n° 5794, è destinato a far fronte, fino alla concorrenza di 96 milioni di lire, alle spese autorizzate con la presente legge per nuove opere stradali ed idrauliche da eseguirsi negli anni dal 1881 al 1888 inclusivi.

Art. 17. La vendita delle Obbligazioni tuttora disponibili per un capitale nominale di L. 113,966,300, avrà luogo negli anni suddetti, nei modi ed ai prezzi, che si stabiliranno con decreti del Ministro del tesoro, in un quantitativo sufficiente a sopperire negli stessi anni agli impegni nascenti dalla presente legge.

Art. 18. Le Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico continueranno ad essere accettate a valore nominale in pagamento del prezzo dei beni ecclesiastici e ademprivili.

I debitori dello Stato, per prezzo di beni ecclesiastici e ademprivili già venduti o che si venderanno a tutto dicembre 1880, potranno pagare il prezzo d'acquisto in moneta legale, ed in tal caso avranno diritto ad uno sconto del quindici per cento sopra le somme che, secondo le regole fin qui vigenti, avrebbero potuto versare in Obbligazioni.

Art. 19. Le Obbligazioni, che rientreranno nelle Casse dello Stato in pagamento del prezzo dei beni nel corso degli anni dal 1880 al 1887 inclusivi, saranno annullate con le norme ora in vigore; in sostituzione saranno messe in circolazione, nei modi indicati dall'art. 17, altre Obbligazioni per un capitale nominale eguale a quello delle Obbligazioni annullate.

Quelle invece che saranno versate nell'anno 1888 in pagamento del prezzo dei beni, esclusa qualsiasi sostituzione, si intenderanno estinte.

Art. 20. Le Obbligazioni che si troveranno in circolazione al 1° gennaio 1889 saranno ammortizzate in quote annue eguali, nel periodo di ventitrè anni dal 1889 al 1911.

Le Obbligazioni, che eventualmente fossero versate in pagamento dei beni in più della quota normale stabilita per l'ammortamento annuo, s'intenderanno estinte in digravio delle quote degli anni successivi.

LE TARIFFE FERROVIARIE

PEI TRASPORTI

DELLE DERRATE ALIMENTARI

Il volume 17° degli *Annali* che si pubblicano per cura del Ministero di agricoltura, industria e commercio, testè dato alle stampe dalla Direzione dell'industria e del commercio in Roma, contiene la prima parte degli atti della Commissione incaricata d'indagare le cagioni che, insieme colle vicende dei raccolti, concorrono a determinare il prezzo del pane in Italia, e di suggerire i provvedimenti più acconci a ridurre il detto prezzo in relazione a quello dei cereali.

La Commissione, avendo deciso di esaminare e discutere, avanti tutto, quelle proposte di provvedimenti, sulla cui utilità non poteva cader controversia, rivolse fin da principio i suoi studii alla questione dei trasporti, agevolare i quali, nelle crisi annonarie, è da reputarsi uno dei mezzi più efficaci per ridurre il prezzo delle derrate alimentari.

Ed infatti, è evidente che, rendendo più facili i trasporti laddove sono per avventura malagevoli, e riducendone il prezzo, riesce ovvio il vincere qualsiasi monopolio e lo stabilire l'equilibrio dei prezzi fra mercati anche lontani, colla facilità alla merce di correre là dove è più viva la domanda.

La Commissione, confortata in questo suo concetto anche da quanto fu fatto in altri paesi, e specialmente in Francia, per favorire il trasporto delle derrate alimentari in occasione di crisi annonarie; e considerato, d'altra parte, che ad un tale provvedimento non osterebbero le nostre leggi sulla materia (inquantocchè colla legge del 14 maggio 1865, n. 2279, è riservata al Governo la facoltà di ridurre le tariffe delle ferrovie pel trasporto delle derrate alimentari in occasione di carestia); e persuasa dell'efficacia che i provvedimenti relativi ai trasporti possono esercitare sul prezzo del grano, ha preso in attento esame le tariffe ferroviarie italiane, e da questo esame ritrasse il convincimento che la riduzione da essa propugnata, non solo era opportuna, ma assolutamente indispensabile nel nostro paese.

Il pregevole lavoro fatto dalla Commissione su questo tema è riassunto in una Relazione del suo presidente, onorevole senatore Pepoli, che l'ha indirizzata a S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio.

Con questa Relazione, approvata pienamente dalla Commissione, si conclude coll'esprimere al Governo i voti seguenti:

1° Che, per la durata del periodo delle crisi annonarie, sia ridotta la base delle tariffe ferroviarie pel trasporto

dei cereali e delle farine in servizio cumulativo, al minimo di 3 centesimi, attualmente in vigore sulla rete delle Ferrovie Romane.

2° Che, durante il periodo anzidetto, la base delle tariffe ferroviarie interne di ciascuna linea pel trasporto dei detti prodotti, senza condizione di peso e di percorrenza, venga ridotta alla misura di centesimi 4 per tonnellata-chilometro, indistintamente per tutte le reti; e che vengano proporzionalmente ribassate le tariffe per le spedizioni a vagone completo e con condizione di percorrenza.

3° Che siano compiuti i lavori atti, sia a facilitare le operazioni di imbarco e di sbarco delle merci dai bastimenti alle calate dei porti, sia a raccordare per mezzo di binarii le calate colle Stazioni ferroviarie; e che siano attuati prontamente i lavori relativi già deliberati per taluni porti del Regno.

4° Che il Governo trovi modo di ottenere dalle Società di navigazione sussidiate un ribasso sui noli di trasporto del frumento e delle farine.

5° Che in tutte le Convenzioni per concessioni di esercizio ferroviario, come in quelle pei servizii marittimi, che saranno stipulate in avvenire, il Governo si riserbi espressamente il diritto di ridurre le tariffe pel trasporto delle derrate alimentari, in casi di crisi annonarie, secondo il concetto che informava la Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865.

LE STRADE FERRATE ROMANE

e l'Inchiesta

Anche la Direzione generale delle Strade ferrate Romane, come quella delle Meridionali, ha pubblicato, in un elegante volume di circa 300 pagine in 4° (Firenze, tip. Civelli) le sue *Risposte al Questionario* della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane; e ce ne ha gentilmente trasmesso un esemplare.

Questo pure è un lavoro importante, ricco di notizie e dimostrazioni statistiche, che merita di esser preso in seria considerazione, specialmente per le condizioni speciali della Società ferroviaria di cui tratta; e noi crediamo nostro debito di farne una rapida rassegna, come abbiam fatto per quello delle Meridionali (*), sicuri di far cosa non meno gradita ai nostri lettori.

Il volume è indirizzato al presidente della Commissione d'inchiesta, senatore Brioschi, con una lettera del reggente Direttore generale comm. Bertina, il quale dichiara che « l'Amministrazione sociale si è dato cura di raccogliere le più ampie notizie di fatto per mettere la onorevole Commissione in grado:

1° di formarsi una chiara idea delle condizioni nelle quali fu costituita la Società delle Ferrovie Romane e delle difficoltà gravissime con cui dovette continuamente lottare durante la fortunosa sua vita;

2° di giudicare intorno all'ordinamento dell'Amministrazione sociale ed ai risultati economici e finanziarii, dalla Società conseguiti, rispetto alla costruzione e all'esercizio delle linee ad essa concesse ».

E soggiunge che, « raccolte queste informazioni, l'Amministrazione sociale ha dovuto persuadersi della convenienza di presentare per iscritto le sue risposte al *Questionario*, vista anche la difficoltà di darle oralmente coll'ampiezza e precisione, che sono richieste dall'importanza e dalla gravità dell'argomento ».

Però ha ravvisato opportuno di farvi precedere « un breve cenno storico sulla costituzione della Società attuale, sulle peripezie ch'essa ebbe a sopportare, e sulle cause per le quali le mancarono sempre quelle risorse che le erano necessarie per vivere di vita propria; cosicchè, dopo molti e infelici tentativi fatti per assicurarsi una modesta esistenza, fu costretta ad accettare il riscatto delle proprie linee alle condizioni stabilite nella Convenzione in data 17 novembre 1873 ».

Seguono, infatti, alcuni *Cenni storici*, cominciando dalla costituzione, nel 1856 in Parigi, della *Société générale des chemins de fer romains*, la quale aveva ottenuto dal Governo pontificio la concessione delle linee da Roma a Frascati e Ceprano e del tratto da Civitavecchia al confine presso il Chiarone.

Noi non rifaremo qui la storia delle Convenzioni successivamente stipulate col Governo nazionale sino alla costituzione dell'attuale Società, degli obblighi da questa assunti, delle condizioni infelici in cui fu posta, e finalmente delle fallite previsioni, « forse per mancanza di sicuri elementi, certo per effetto del gran fatto politico che diede all'Italia la sua Capitale ».

Diremo bensì risultare da un prospetto quivi allegato, che le previsioni della Giunta parlamentare della Camera dei deputati, in ordine alla Convenzione del 30 settembre 1868 (approvata colla legge 28 agosto 1870), per gli esercizii dal 1870 al 1878 inclusive, furono oltrepassate di quasi 30 milioni e mezzo nelle spese di nuove costruzioni, di 13 milioni nelle spese straordinarie, erogate principalmente in nuovi armamenti per mettere le linee in perfetto stato di servizio e rendere possibile, su quelle principali, una maggiore velocità dei treni; e di più di 8 milioni nell'acquisto di materiale mobile: cosicchè le spese prevedute nel 1870 in 20 milioni per un novennio, salirono invece a circa 72 milioni di lire.

Questo cospicuo aumento dipendette in massima parte da ciò, che il Governo, dopo il trasferimento della Capitale, volle che venisse dato un nuovo assetto alle linee delle Ferrovie Romane, e specialmente a quelle che fanno capo a Roma. Invano la Società si oppose vivamente alle pretese del Governo, dimostrando non essere obbligata, senza nuovi correspettivi, ad eseguire opere e provviste dipendenti da un fatto che non era stato, nè poteva esser preveduto negli atti di concessione e nell'ultima Convenzione approvata colla legge del 1870.

Ma insistendo il Governo nelle sue pretese, e riuscito frustraneo anche l'appello all'Autorità giudiziaria, per l'elevato conflitto di giurisdizione coll'Autorità amministrativa, nonchè il richiamo al Consiglio di Stato che si astenne dalla legale decisione della controversia, venivano contemporaneamente iniziate le trattative pel riscatto delle linee sociali.

(*) V. *Monitore* n. 7 a. c., e seg.

Finalmente stipulato il riscatto colla Convenzione del 17 novembre 1873, la Società non credette doversi ulteriormente rifiutare ad eseguire le opere di miglioramento delle sue linee e le provviste di nuovo materiale mobile richieste dal Governo, per non recare ostacoli all'approvazione di quel riscatto, ch'era vivamente raccomandato dai soci nelle adunanze generali.

Sennonchè, trovandosi nella impossibilità di raccogliere nuovi capitali, la Società fu costretta ad erogare in quei lavori, ripetutamente richiesti dal Governo, gli avanzi dei prodotti netti dell'esercizio e delle sovvenzioni chilometriche, sospendendo il servizio degl'interessi sulle Obbligazioni comuni.

Infatti, da un secondo prospetto allegato rilevasi che la differenza tra le previsioni della Giunta parlamentare e i risultati ottenuti nel novennio, non si limita alle spese di costruzione e di riparazione straordinaria dell'armamento e del corpo stradale delle linee in esercizio, ed all'acquisto di nuovo materiale mobile.

Vi fu bensì un notevole aumento negli introiti lordi (50 milioni circa), dovuto non tanto al maggior traffico derivante dal trasferimento della Capitale nel centro della rete, quanto alle nuove tariffe attivate fin dal 1869 pel trasporto dei viaggiatori e delle merci, introducendovi, in via di esperimento, sensibili ribassi nei prezzi antecedentemente in vigore. Il che prova l'esito felicissimo delle cure poste dalla Società per accrescere il traffico delle sue linee, con grande vantaggio del commercio; ma essa non può rallegrarsene per la sua finanza, dacchè, in conseguenza del patto della scala mobile, diminuirono le sovvenzioni governative per la cospicua somma di quasi 18 milioni e 1[2 sulla rete italiana, e di poco meno di 3 milioni sulla rete ex-pontificia.

D'altra parte, aumentarono di oltre 31 milioni le spese ordinarie di esercizio, specialmente pel numero dei treni-viaggiatori, che, in seguito al trasferimento della Capitale, andò talmente crescendo sulle linee convergenti a Roma, che la loro percorrenza giornaliera supera ora di 1622 chil. quella che si aveva prima del 20 settembre 1870; cosicchè, calcolando in sole lire tre il costo del treno-chilometro, si ha per tal fatto un aumento di spesa di L. 1,800,000 all'anno.

Risulta inoltre dallo stesso prospetto, che le spese di cambio aumentarono di L. 5,700,000 circa; e che, anche tenuto conto del risparmio di L. 5,000,000 sugli interessi dei buoni del Tesoro, il bilancio del novennio si chiude con un disavanzo di quasi 7 milioni nei prodotti netti dell'esercizio.

In questo stato di cose, la Società, vedutasi nell'assoluta impossibilità di riprendere il pagamento degl'interessi sulle Obbligazioni comuni, si trovò costretta ad accettare il riscatto delle proprie linee alle condizioni poco favorevoli contenute nella Convenzione del 17 novembre 1873.

Queste semplici notizie di fatto valgono a dimostrare che la Società delle Ferrovie Romane si è trovata nella impossibilità di soddisfare ai suoi impegni verso il Governo e verso i creditori, non per fatto proprio, ma perchè gli oneri assunti erano fin da principio troppo sproporzionati ai correspettivi concessi, e lo divennero maggiormente dopo il trasferimento della Capitale a Roma.

Ch'essa poi non abbia male amministrato, lo provano i fatti seguenti: fu dato, con ribassi di tariffa, un sensibile sviluppo al traffico, nonnostante le perniciose conseguenze del patto della scala mobile; sono state consolidate e migliorate le linee in esercizio; fu aumentato e migliorato il materiale mobile, e tutto ciò in modo da non temere confronti colle altre ferrovie italiane; furono inoltre compiute le linee da Orvieto ad Orte e da Laura ad Avellino. E, mirabilmente secondata dal proprio personale, la Società fece tutto questo malgrado le penose incertezze della sua situazione, i continui pericoli di fallimento, e, ciò che più monta, senza corrispondere un centesimo d'interesse dal 1866 in poi ai possessori delle Azioni comuni.

Dopo questi cenni storici, si passa alle Risposte al Questionario, che andremo riassumendo brevemente.

Nel Capo I, che tratta dell'*ordinamento delle Società* esercenti, si comprendono le risposte a 14 quesiti, cominciando da quelli relativi alla *base economica della Società*.

Il capitale sociale delle Romane fu raccolto mediante l'emissione di Azioni e di Obbligazioni, e la creazione di mutui.

Il capitale costituito dalle 314,940 Azioni collocate (80,000 Livornesi; 22,000 trentennarie; 16,800 privilegiate; 196,140 comuni) rappresenta un valore nominale di lire 151,070,000, che al prezzo medio di emissione si riduce effettivamente a L. 127,000,000.

Le Obbligazioni emesse ascendono a 1,270,603 (Livornesi, serie A, B, C, D, D'', 327,900; Lucca-Pistoia, 1856-1858-1860, 37,851; Maremmane 89,100; Centrale Toscana, serie A e B, 45,742; Romane 770,000); e, mentre per il loro valore nominale a prezzo di rimborso costituivano un debito per la Società di L. 641,421,020, produssero al prezzo medio di emissione un incasso di sole L. 320,422,236.33.

Risulta cioè che, avanti la promulgazione della legge 14 maggio 1865, con cui venne approvato l'atto di fusione delle quattro Società (Livornesi, Centrale-Toscana, Maremmana ed antiche Romane) nella nuova Società delle attuali Strade Ferrate Romane, era già stata decretata l'emissione dei suddetti titoli, e contratti alcuni mutui passivi per lire 4,557,000; e quindi in complesso il capitale allora raccolto ascendeva a L. 797,048,020 al valore nominale, ed a L. 451,979,236.33 al saggio di emissione.

Ed il fondo sociale sarebbe pure lo stesso al giorno d'oggi, se colla Convenzione dell' 11 ottobre 1866 il Governo non avesse fatto alla Società un imprestito di lire 36,714,201.85 in buoni del Tesoro; a cui aggiunti gl'interessi capitalizzati nella somma di L. 9,785,225.13, risulta il credito complessivo del Governo di lire 46,499,426.98. Ora, sommando questa cifra colle suindicate, si ha il capitale sociale complessivo di L. 843,547,446.98 al valore nominale, e di L. 498,478,663.31 al saggio di emissione.

Accennate quindi le condizioni alle quali il capitale della Società venne raccolto, si osserva nella Memoria che, agli effetti finanziarii, il rapporto fra il capitale in Azioni e quello raccolto sul credito con l'emissione di Obbligazioni, non ebbe di fatto un'influenza disastrosa sullo stato dell'attuale Società.

Quanto agli effetti economici, giova rilevare che la Società, essendosi costituita cogli stessi capitali in Azioni ed Obbligazioni già raccolti dalle quattro Società precedenti, e non avendo alienate che 10,000 Obbligazioni di quelle già anteriormente create, non ha modificato il rapporto esistente fra i due capitali, quello proveniente dalle Azioni e quello raccolto colle Obbligazioni. Queste però stavano già alle Azioni in un rapporto così elevato, che la nuova Società ha dovuto incontrare pel servizio delle Obbligazioni gravi sacrifizii, i quali sarebbero stati certo minori, se il numero delle medesime non fosse stato così rilevante.

In quanto al concorso dei capitali stranieri nella creazione della rete e nell'impianto del relativo esercizio (quesito 2.°), si nota che furono emesse dalla Società, e poscia dalla Casa Mirès e C., assuntrice di tutti i titoli della Società stessa, rivendute in Francia, le Azioni Romane comuni e trentennarie per . . . . . L. 85,000,000.00
e le Obbligazioni ordinarie per . . . » 174,946,915.37

in totale L. 259,946,915.37

Ma siccome molti altri titoli della Società (ferrovie già Livornesi, Maremmana e Centrale Toscana) furono in gran parte venduti a stranieri e sono tuttora posseduti all'estero, così può ritenersi in via approsimativa che i capitali stranieri abbiano contribuito a creare la rete delle Romane nella misura di oltre il 75 0[0].

Le vicende poi del credito dello Stato hanno avuto la più pemiciosa influenza sulla emissione dei titoli e sopra altre operazioni di credito, avendo queste dovuto necessariamente risentire il notevole ribasso nel prezzo della rendita dal 1866 al 1870. Fu allora che lo Stato sovvenne la Società con l'imprestito suddetto in buoni del Tesoro; ma, esaurito anche questo fondo, essa fu costretta, per soddisfare agli obblighi assunti, a cedere per un prezzo inferiore al costo, e colla perdita delle relative sovvenzioni chilometriche, la linea Firenze-Pisa-Massa, rinunciando in pari tempo alla costruzione della linea ligure. Ad onta di ciò, la Società fu pure costretta nel 1873 a sospendere il servizio delle Obbligazioni comuni già in circolazione, per provvedere al compimento delle costruzioni ed all'aumento del materiale mobile.

(*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 18 maggio.

Ho accennato nella mia ultima corrispondenza ad una importante questione insorta nell'esame dei Capitolati per le nuove costruzioni ferroviarie.

Il *Monitore* è un giornale liberale e *liberista:* spero quindi che i miei apprezzamenti su quella questione non saranno disdetti dalla Direzione di esso. Per oggi però mi limiterò ad esporre la questione stessa, riservando ad altra mia il fare alcune considerazioni sulle proposte circa la creazione di un diritto o foro speciale per una parte del Contenzioso nel servizio delle opere pubbliche.

La Direzione generale delle Strade ferrate, con diligenza pari alla grandezza del còmpito, compilava dei Capitolati per gli appalti di lavori delle nuove linee, facendo naturalmente tesoro della sperienza larghissima fatta sulle Liguri, nella linea di Savona, e sulle Calabro-Sicule.

Questi nuovi Capitolati furono, come di regola, sottoposti all'esame del Consiglio di Stato; il quale, prima di pronunziarsi, chiese gli fosse comunicato un elenco delle liti sostenute dall'Amministrazione, coi pareri rispettivi dell'Avvocatura erariale. Il concetto che guidava il Consiglio di Stato in tale dimanda era quello di accertarsi della corrispondenza dei nuovi Capitolati alle esigenze rivelate dall'andamento delle controversie giudiziarie sorte col regime dei Capitolati già in vigore; concetto giustissimo, e, come dissi, già posseduto ed applicato, d'altronde, dalla Direzione generale delle Strade ferrate nella compilazione dei Capitolati stessi.

L'Avvocato generale erariale, onorevole Mantellini, tolse argomento dalla richiesta di parere su tutte le liti insorte nell'esecuzione di lavori ferroviarii, per presentare una Relazione a stampa, in data 30 aprile ultimo, nella quale si fece a riproporre, a svolgere più ampiamente ed a sostenere un principio generale da lui già formulato con una Memoria stampata durante la discussione della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, e proposto alla Camera nella seduta del 20 maggio 1879.

L'on. Mantellini trova che non è possibile di difendere l'Amministrazione dal pericolo di giudizii strambi od incongrui, quando intervengano privati periti a risolvere contestazioni sorte in ordine alla esecuzione dei lavori. Egli espone il fondamento del regime francese nell'esecuzione dei lavori dello Stato, ricorda le principali liti ferroviarie perdute dalla nostra Amministrazione, e le riassume, affermando che nell'articolo della legge sui lavori pubblici, in cui è detto che il Governo *farà un regolamento per la esecuzione* di essi lavori, si trova, entro limiti costituzionali, la facoltà di escludere dal giudizio di periti le contese relative all'esecuzione di opere pubbliche, e di attribuire, senza eccezione, tale giudizio al Consiglio superiore ed a Commissioni collaudatrici di ufficiali tecnici governativi.

Il Mantellini fece prevalere, come sapete, l'attribuzione alla Cassazione del pronunziare sui conflitti di giurisdizione fra il potere giudiziario e l'Autorità amministrativa; con che si affermò generale l'autorità di quello e particolare l'autorità di questa. — La sua proposta relativa all'assegnare esclusivamente all'Autorità amministrativa il decidere su controversie per l'esecuzione di lavori, è (a parte altri lati deboli) in contraddizione colla tesi sostenuta e fatta prevalere colla legge del 1877 sui conflitti.

L'on. Mantellini, nella sua Memoria, nega vi sia tale contraddizione: e con la sua dialettica un poco intricata e paradossale si prova a dimostrare che contraddizione non vi è.

Io non lo seguirò su tale terreno. Mi farò invece ad esporre nella prossima corrispondenza delle ragioni *oggettive*, per le quali il partito da lui proposto mi pare poco corretto, poco vantaggioso e poco ponderato. —

Ma affinchè i lettori curiosi non restino a bocca asciutta, vi darò alcune notizie per terminare oggi.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto del tronco Saponara-San Filippo, della linea Messina-Patti-Cerda. Questo tronco di ferrovia ha la lunghezza di metri 9.265.42, ed il relativo importo è presunto in L. 2,174,000; delle quali L. 1,570,000 prezzo di appalto, e L. 604,000 per opere e provviste riservate all'Amministrazione, tra cui le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e quella del materiale fisso per le Stazioni.

Il suddetto Consiglio ha del pari approvato il progetto di appalto del tronco Avezzano-Arce, della linea Avezzano-Roccasecca. Il nuovo tronco di ferrovia misura una lunghezza di metri 8,700, e l'importo presunto dei lavori è di L. 688,549.41; delle quali L. 388,427.83 per opere da appaltarsi, e L. 276,611.31 per espropriazioni e proviste di materiale d'armamento mobile e fisso, a cui si riserva di provvedere l'Amministrazione. —

Eccovi ora, come di consueto, il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 10 al 15 maggio corrente.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi alle seguenti opere:

Prolungamento del molo orientale del porto di Oneglia, in provincia di Porto Maurizio;

Trasformazione del faro del Tino nel golfo di Spezia in un faro di primo ordine a luce elettrica;

Costruzione di una ferrovia economica a scartamento normale da Mongrando per Occhieppo e Biella verso Gattinara;

Rialzamento dei muri a vela del capannone dei treni viaggiatori nella Stazione ferroviaria di Pisa.

Ha del pari approvato il progetto di appalto per la costruzione del 3° tratto del tronco Giulianova-Ripattone, della ferrovia Teramo-Giulianova, esclusi i lavori d'armamento, i fabbricati delle Stazioni e le case di guardia;

Ed un progetto di massima per la sistemazione delle arginature del canale di Pontelongo, nel territorio di Bovolenta in provincia di Padova.

DELTA.

FERROVIA EBOLI-SALERNO.

Salerno, 13 maggio.

Questa Direzione tecnica governativa per le ferrovie, la quale, come sapete, ha anche l'incarico di procedere agli studii delle due linee da Castrocucco alla Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla Eboli-Salerno pel Cilento, ha presentato alla superiore approvazione il progetto del 1° tronco della linea, così detta interna, cioè di quella che deve passare per le valli della Noce e di Diano.

Per questo tronco di ferrovia, la Direzione governativa ha presentati due progetti distinti: il primo si staccherebbe da Eboli, ed il secondo da Battipaglia, per giungere entrambi ad Ogliastro. Ciò venne richiesto dal Ministero dei lavori pubblici, al quale spetta ora il decidere sulla preferenza da darsi all'uno piuttosto che all'altro tracciato: mentre per entrambi non mancano strenui sostenitori.

Noto, tra parentesi, che col primo dei tracciati in parola si seguirebbe ad un dipresso la linea progettata dall'ingegnere Giordano; col secondo invece si farebbe ragione al progetto della Commissione governativa, che già, prima d'ora, fu dal Ministero incaricata di dare il proprio giudizio sul miglior tracciato da seguirsi per la linea di cui vi tengo parola.

In attesa che il Consiglio superiore dei lavori pubblici prenda in esame la questione e pronunzi il suo verdetto, non vi sarà discaro che io vi faccia conoscere i dati principali dei due tracciati, che sono i seguenti:

1° *tracciato da Eboli ad Ogliastro.*

Lunghezza	metri	30,000
Costo presunto dei lavori	L.	4,762,000
Pendenza massima	metri	20 p. °/oo
Raggio massimo delle curve	»	2000 00
Id. minimo »	»	400.00
Lunghezza dei tratti in curva	»	5 990.00
Id. id. in rettilineo	»	24.010 00
Lunghezza dei tratti in pendenza:		
In ascesa	»	8,440.00
In discesa	»	12,268.00
Lunghezza dei tratti orizzontali	»	9.292.00
Case di guardia doppie	N.	15
Id. semplici	»	8
Garette	»	7
Passaggi a livello	»	29
Stazioni	»	6
Opere d'arte di luce varia	»	105

2° *tracciato da Battipaglia ad Ogliastro.*

Lunghezza	m.	25,700
Costo presunto dei lavori	L.	3,225,000
Pendenza messima	m.	12 p. °/oo
Raggio massimo delle curve	»	2000.00
Id. minimo	»	450.00
Lunghezza dei tratti in curva	»	1.562 00
Id. id. in rettilineo	»	25.938.00
Lunghezza dei tratti in pendenza:		
In ascesa	»	4.650.00
In discesa	»	11.360.00
Lunghezza dei tratti orizzontali	»	11.490.00
Case di guardia doppie	N.	12
Id. semplici	»	7
Garette	»	6
Passaggi a livello	»	24
Stazioni	»	6
Opere d'arte di luce varia	»	94

Non mancherò d'informarvi a tempo debito sulla scelta del Ministero, e di tenervi al corrente di quanto può interessare i vostri lettori sull'argomento.

X.

LA FERROVIA TRANS-SAHARIANA.

Pregiat.mo Sig. Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate* in TORINO.

Biskra, 30 aprile.

Confermandole le mie due ultime lettere del cadente aprile, colle quali le comunicava alcune informazioni relative ai progetti di costruzione della ferrovia del Senegal in direzione di Tomboitou (*), mi affretto oggi a trasmetterle poche notizie circa gli studii che si vanno facendo per determinare la linea che dovrà seguire la Trans-Sahariana, dalle frontiere dell'Algeria al nominato Tomboitou, vale a dire affinchè la ferrovia del Sahara possa raggiungere quella del Senegal.

Ma, prima di parlarle della spedizione del colonnello Flatters, credo utile informarla che, giorni sono, passava

(*) Abbiamo, infatti, ricevuto le accennate due lettere, ma la mancanza di spazio c'impedì di pubblicarle. Lo faremo volentieri in un prossimo numero.

LA REDAZ.

a Biskra la carovana, che servì di scorta alla Commissione del sig. Choisy, ingegnere delle miniere, reduce dalla sua spedizione ad El Golea.

Questa Commissione, che non ha certo l'importanza di quella del colonnello Flatters, aveva solo l'incarico di studiare il tracciato della Trans-Sahariana nei limiti del territorio dell'Algeria.

Si trattava soltanto di assicurarsi se fosse più utile che la ferrovia del Sahara partisse da Algeri, anzichè da Orano o da Filippeville.

Lo studio della provincia di Orano era stato affidato ad una terza Commissione, la quale aveva incontrato delle difficoltà nel passaggio del territorio marocchino, che pure doveva attraversare, e fu obbligata a ritornarsene ad Orano, dichiarando impossibile che la Trans-Sahariana seguisse quella direzione.

La spedizione dell'ing. Choisy, della quale facevano parte otto altri ingegneri, e naturalisti, e botanici, e geologi, partì lo scorso novembre da Algeri, e passando per Laguat, giunse fino ad El-Golea, estremo punto delle frontiere nominali della Francia in Algeria, e che trovasi completamente nel Sahara, ad una distanza di mille chilometri dalle coste del Mediterraneo, ed a 635 da Biskra, ultimo punto dell'Algeria, dove si trovano dei coloni francesi ed un presidio militare effettivo, capace d'imporre dei rapporti pacifici alle popolazioni indigene, le quali da dieci anni si fecero assai più riottose del passato.

La Missione Choisy, dunque, benchè sia sempre rimasta al di quà delle frontiere dell'Algeria, dovette tuttavia spingersi a delle Oasi, che, per essere più lontane dai confini, sono esposte a colpi di mano e scorrerie delle popolazioni finitime; giacchè, come succede sempre e dappertutto, tutti quelli che fuggirono in seguito alle frequenti sommosse che turbarono l'Algeria da una quindicina d'anni, si ricoverarono ad Insallah. che fa parte delle Oasi del Tuat, nominalmente sottoposte alla dominazione dell'Imperatore del Marocco, ma in realtà indipendenti e libere di sè stesse.

Si è perciò che il punto più difficile da superare nello studio del Sahara sarà appunto Insallah, perchè colà trovasi concentrato il più gran numero di nemici del nome francese, in gran parte emigrati dall'Algeria.

La Spedizione Choisy però potè recarsi fino ad El-Golea ed a due marcie oltre quest'Oasi, senza essere molestata, malgrado fosse stata due volte avvertita che sarebbe stata attaccata da Sidi Kaddur ben Hanza, capo degli Uled Sidi Scheik, tribù dell'Algeria insorta fino dal 66, e poscia rifugiatasi nelle Oasi del Tuat.

Come risultato, la Spedizione riporta un rilievo assai circostanziato, tanto sotto il punto di vista della configurazione esteriore del suolo, quanto della sua costituzione geologica, tra Laguat ed El-Golea. Venne pure determinata con esattezza la longitudine di questa località.

Quanto al tragitto fra El-Golea e Uargla, la Commissione attese a determinare con precisione la natura dei numerosi affluenti dell'Ued Mia, così capricciosi nel loro corso, perchè in gran parte scorrono sotto terra e non sul suolo.

Infine, dagli studii fatti emerse all'evidenza, che il tracciato più economico e più facile fra il Mediterraneo ed El-Golea sarà quello che, partendo da Filippeville, passerà per Batua, Biskra, Tuggurt ed Uargla, traversando pure la valle dell'Ued-Krir, tutta disseminata di Oasi, che vanno annualmente ingrandendosi e moltiplicandosi, in conseguenza dei nuovi pozzi artesiani che vi si vanno forando.

Anche oggi ci giunge la notizia, che l'altro ieri venne dato l'ultimo colpo di trapano ad un pozzo, da dove scaturì un getto di 3500 litri d'acqua al minuto primo.

Con altro corriere le trasmetterò notizie relative alla Spedizione Flatters.

L. Paladini.

Informazioni Particolari

dei *MONITORE*

Abbiamo letto nella *Perseveranza* del giorno 15 corr., un *entrefilet*, riportato poi anche da altri giornali, in cui è detto che il Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, in occasione delle attuali elezioni politiche, ha cercato *di esercitare una influenza indebita sugli impiegati da lui dipendenti in favore del Ministero.*

Ci siamo curati di assumere positive informazioni a questo riguardo, e possiamo smentire, nel modo più formale, le asserzioni della *Perseveranza*, risultandoci che in questa, come in tutte le altre consimili circostanze, la libertà del voto fu rispettata nel modo più rigoroso.

Domani, giovedì, avrà luogo la inaugurazione del *tramway* Lodi-Treviglio-Bergamo, e la festa si farà con quella liberalità e cortesia che sono proprie del cav. Pistorius, concessionario della linea.

Il *Monitore*, che vi fu gentilmente invitato, non mancherà di farvisi rappresentare e di darne poi esatto ragguaglio ai suoi lettori.

Veniamo informati che il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo terrà una seduta il 26 corr. a Lucerna per trattare dei seguenti oggetti:

Progetto di rapporto sulla gestione 1879, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio della linea.

Determinazione dell'ordine del giorno per l'assemblea generale ordinaria annuale.

Proposta della Direzione per un imprestito provvisorio di 5 milioni di franchi.

Rapporto ed eventuale proposta per la costruzione della linea Immensee-Lucerna.

Proposta della Direzione per l'aggiudicazione dei fabbricati delle linee del Gottardo.

Finalmente nomina di un membro italiano del Consiglio d'amministrazione, in conformità dei pieni poteri dati al Consiglio stesso nell'ultima Assemblea generale.

Il Ministero ha approvato il Regolamento-tariffa da applicarsi pel servizio delle merci allo Scalo del Lago di Como e sul tronco di ferrovia dallo Scalo stesso alla Stazione di S. Giovanni in quella città.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — In seguito alla diminuzione di L. 10 60 per cento, fatta dal sig. Ambrogio Bulgheroni di Varese, sul prezzo di L. 1,618,329.08, ammontare del deliberamento all'asta tenutasi il 28 aprile u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia da Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende, compreso fra l'imbocco della Galleria di Maccagno Inferiore ed il Rivo Vallegrande, della lunghezza di metri 4000 (escluse le espropriazioni stabili, le impalcature metalliche per i ponti, la fornitura e posizione in opera dell'armamento e meccanismi, ecc.), si procederà mercoledì 26 maggio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Como, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello che, presso gli Ufficii suddetti, risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 1,446,786.20, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 15, dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno fare un deposito interinale di L. 87,000, in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 137,000 idem.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Giovedì 5 giugno p. v., presso la Prefettura di Treviso, si terrà l'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra la Signoressa e Treviso, della lunghezza di metri 14,156.40 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati, i caselli di guardia, la fornitura e posa in opera delle travate in ferro per ponticelli e l'armamento della via), per la presunta somma di L. 98,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 8, dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno fare un deposito interinale di L. 5000, in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 10,000 idem.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Annunzia lo *Statuto* di Palermo, del 14, che venerdì, alla presenza dell'ingegnere Garajo, capo-sezione dei lavori, venne compito il traforo della galleria Spadafora tra Partinico e Balestrate, in mezzo alle acclamazioni entusiastiche degli operaj ed alle grida: *Viva Lescanne*, *Viva l'Impresa!* — Si può ritenere che alla fine di agosto la galleria sarà interamente compiuta.

Tramways in Sardegna. — Scrivono da Sassari' 15, all'*Opinione*:

Anche qui si comincia a parlare di *tramways*. Se la voce che corre è vera, si tratterebbe di una Società, che si proporrebbe di rannodare a Sassari, con quel sistema ferroviario, Sorso e Sennori, due vicinissimi ed assai industri Comuni, e di avvicinare con lo stesso mezzo a questo capoluogo di provincia la tanto produttiva e tanto simpatica città di Alghero. Quest'ultimo fine si conseguirebbe a maraviglia, poichè il *tramway* non seguirebbe mica la interminabile e tortuosa, e qua e là pericolosa strada provinciale; ma piglierebbe dritto dritto e sempre in pianura pel nostro *prato*; passerebbe il Mascari con un buon ponte a San Giorgio; e via per la Nurra e per i campi d'Olmedo, ad Alghero.

Tramways di Firenze. — Il Consiglio comunale di Firenze, nell'adunanza dell'11 corr., era chiamato a trattare sulle modificazioni al Capitolato del 17 luglio 1874 fra il Comune e la Società dei *tramways* di Bruxelles.

L'on. Sindaco osservò che, quando le modificazioni venissero approvate, si procederebbe immediatamente a firmare il contratto, e si metterebbe mano ai lavori, il che sarebbe anche di non lieve giovamento alle classi operaie.

Egli fece poi valutare i vantaggi, che con le ultime modificazioni si ottennero nel Capitolato dalla Commissione municipale, alle cui adunanze prese parte l'onorevole consigliere Borgnini; — e dopo viva discussione, venne approvato il Capitolato tal quale venne proposto dalla Giunta.

Con tale Capitolato si concedono alla Società generale dei *tramways* di Bruxelles le seguenti linee:

Una che, partendo dal Bandino per la via di Ripoli, venga alla Barriera di S. Niccolò, e per il Lung'Arno Serristori giunga, per il Ponte alle Grazie, in Piazza dei Giudici o in quella d'Arno;

Una linea che, partendo dal confine del territorio comunale sulla via del Pontassieve, venga alla piazza di Porta alla Croce, e per il viale raggiunga la Piazza della Zecca Vecchia, da dove, per i nuovi Lung'Arni, si congiunga con la linea sopra descritta di fronte alla via de' Benci;

Una linea che, dal confine comunale di là da Rifredi e per Piazza S. Jacopino e via del Ponte all'Asse, delle Porte Nuove, Jacopo da Diacceto e Luigi Alamanni, arrivi alla Piazza della Stazione;

Altra che, partendo dal confine comunale sulla via Pisana, giunga a Porta S. Frediano, e per il Lung'Arno Soderini arrivi al Ponte alla Carraia; e passato il Ponte, per via de' Fossi, piazza Santa Maria Novella e via degli Avelli, si congiunga alla linea che sopra.

Questa linea dalla Piazza di Cestello alla Piazza della Stazione non dovrà essere esercitata per il pubblico, ma per le merci e per il bisogno dell'Impresa;

Una linea che percorra tutti i viali di circonvallazione, dalla Porta alla Croce fino a Piazza degli Zuavi;

Una che, staccandosi dalla suddetta linea di circonvallazione in Piazza Cavour, per il viale Militare e per la Barriera delle Cure e via Firenzuola, entri in via del Lasca fino alle scuderie del concessionario.

Le modificazioni concordate tra la Commissione municipale e la Società generale di Bruxelles, in seguito alla discussione che su tal rapporto ebbe luogo in una delle ultime adunanze consiliari, sono le seguenti:

Che, quando il Comune intenda accordare altre linee, gli attuali concessionarii avranno diritto di essere chiamati al concorso. Quando non riuscissero deliberatarii, dovranno permettere di far le necessarie congiunzioni o traversamento delle loro linee.

Il periodo della concessione è di 60 anni; e dopo 30, il Comune avrà la facoltà di riscattare la linea concessa, a forma della legge del 1865 sui lavori pubblici.

Il concessionario pagherà al Comune, a titolo di occupazione di suolo pubblico, per ogni chilometro di linea in attività L. 200 nel quarto anno di esercizio, L. 300 nel quinto, L 400 nel sesto, e L. 500 per ogni anno successivo.

Il sistema di trazione a cavalli non potrà essere cambiato, senza annuenza del Municipio; e fin d'oggi si approva la trazione meccanica dalla piazza di Cestello fino al confine comunale verso Lastra a Signa, purchè il Concessionario allarghi la strada di fronte alla chiesa di San Quirico.

— Leggesi nella Nazione, del 12:

Il cav. Pasquale Buffa, Commissario tecnico, rappresentante il Regio Commissario per lo esercizio delle Strade Ferrate Romane, e delegato del Ministero dei lavori pubblici, insieme al cav. Duranti, Ingegnere-capo dell' Ufficio tecnico provinciale, eseguirono ieri il collaudo della linea del *tramways* a vapore da Campi alla Porta fiorentina di Prato, in tutto 7 chilometri e mezzo.

Essi trovarono che i lavori di quella via ferrata erano stati eseguiti secondo i migliori sistemi e regole d' arte, presentavano tutte le condizioni richieste per una comoda viabilità, ed autorizzarono il concessionario signor A. Otlet ad aprire l'esercizio con ogni sicurezza, applicando, ove occorra, la trazione meccanica.

— Il 17 corr. venne infatti inaugurato solennemente il nuovo *tramway*.

Nuovo valico alpino. — Leggiamo nel *Sole*, del 14: Ieri, presso la nostra Camera di commercio, si è riunita una Commissione nominata dalla Camera stessa, allo scopo di studiare le questioni riflettenti la scelta di un valico

alpino intermedio tra il Fréjus ed il Gottardo, il quale risponda agli interessi generali d'Italia e particolari della provincia di Milano.

La Commissione è composta dei signori: Bianchi cav. nob. Giulio — Bianchi cav. ing. Giuseppe — Canzi Luigi — Colombo cav. prof. Giuseppe — Mangili cav. Francesco — Mussi dottor Giuseppe — Robecchi comm. Giuseppe — Sala comm. dott. Luigi — Tatti cav. ing. Luigi — Villa Pernice comm. dott. Angelo; ed acclamò a proprio presidente l'onor. Robecchi

Sappiamo che alla determinazione presa dalla nostra Camera di preoccuparsi di sì importante oggetto fece piena adesione la locale Deputazione provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di aprile fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 23,700 (nel mese corrispondente del 1879 15,667), introito fr 27,600 (fr. 18,948.50); merce trasportata tonn. 4155 (tonn. 1980), introito fr. 15,900 (fr. 9,333.35). Introito complessivo fr. 43,500 (fr. 28,281.85), ossia fr. 1,060.97 (fr. 689.80) in media per chilometro.

Tronco Lugano Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 14,800 (1879: 13,546), introito fr. 13,700 (fr. 12,012.40); merce trasportata tonn. 1370 (tonn. 614), introito fr. 4100 (fr. 1730.74). Introito complessivo fr. 17,800 (fr. 13,743.14), ossia fr. 684.62 (fr. 528.58) in media per chilometro.

Movimento complessivo sui due tronchi (67 chilom.). — Passeggieri trasportati 38,500 (1879: 29,213), introito fr. 41,300 (fr. 30,960.90); merce trasportata tonn. 5525 (tonn. 2594), introito fr. 20,000 (fr. 11,064.09). Introito complessivo fr. 61,300 (fr. 42,024.99), ossia fr. 914.92 (fr. 627.24) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — La Commissione parlamentare pel regime generale delle ferrovie si è riunita in questi giorni per esaminare il seguente progetto di legge, presentato dal Ministro dei lavori pubblici nell'intento di assicurare l'esercizio provvisorio delle ferrovie costrutte dallo Stato e non ancora concesse:

« *Art.* 1. In attesa che sia statuito sulle basi definitive del regime a cui verranno sottoposte le ferrovie costruite dallo Stato e non concesse, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assicurare l'esercizio provvisorio delle dette ferrovie coi mezzi che crederà meno onerosi al Tesoro, e ad acquistare, se occorre, il relativo materiale mobile, il mobilio delle Stazioni, gli attrezzi ed approvvigionamenti necessarii.

« Speciali decreti determineranno, per ciascuna linea, le condizioni nelle quali si effettuerà l'esercizio provvisorio.

« *Art.* 2. Per l'esercizio 1880, si farà fronte, sino alla concorrenza di un milione, alla spesa di acquisto del materiale mobile e degli altri oggetti di mobilio, mercè gli assegni straordinarii inscritti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

« La spesa relativa è calcolata in 10 milioni per l'anno 1881 ».

— L'Amministrazione dei lavori pubblici ha fatto stampare il prospetto delle spese fatte, durante il 1° trimestre 1880, per la costruzione delle ferrovie francesi, sia dallo Stato, sia dalle Compagnie. Questa pubblicazione, com'è noto, è una innovazione dovuta al Ministro sig. Varroy.

Al 30 marzo scorso, non si contavano meno di 3,708 chil. di ferrovie d'interesse generale in corso di costruzione. Questi lavori erano così ripartiti tra le Compagnie e lo Stato: 1,145 chil. spettavano interamente alle Compagnie; su 392 altri chil., l'infrastruttura era fatta dallo Stato; finalmente 737 chil. provenienti da concessioni riscattate, e 1,434 chil. rappresentanti linee del tutto nuove, erano in corso di esecuzione a cura dello Stato.

Avendo quindi a suo carico la maggior somma dei lavori, lo Stato sostenne pure la maggior parte delle spese. L'importo totale dei lavori, pel 1° trimestre 1880, ascese a fr. 55,196,000, e lo Stato vi figura per 34,756,000 fr.

Nel corrispondente trimestre dell'anno scorso, le analoghe spese non oltrepassarono in complesso fr. 19,232,000, partecipandovi lo Stato per fr. 17,192,000. Laonde, da un periodo all'altro, l'importanza dei lavori ferroviarii si è più che raddoppiata per lo Stato, e per le Compagnie si è invece decuplata.

La galleria sotto l'Hudson. — La galleria sotto la riviera dell'Hudson, che deve unire Nuova York a Jersey City, è scavata attivamente dalla parte di questa ultima città, ed i lavori di perforamento debbono incominciare presto anche dalla parte di Nuova York.

Il fondo del letto della riviera consiste quasi esclusivamente in una poltiglia tenace.

Secondo quanto dice il signor Haskin, presidente della Compagnia, le difficoltà sono minori che non si credesse, ed il capitale di 10 milioni di lire sterline basterà a condurre a termine la galleria, la cui lunghezza totale sarà di 12,000 piedi.

L'imbocco della galleria dalla parte di Jersey City è nella quindicesima strada, ed a Nuova York la galleria metterà capo presso Morton-street.

Gli operaj, che lavorano al traforo, sono approvvigionati di aria respirabile mediante macchine di un nuovo sistema, inventate dal signor Haskin, e che finora diedero i migliori risultati.

Quando la galleria sarà finita, i viaggiatori, appena giunti a Jersey City, saranno trasportati a Nuova York in sei minuti, senza essere costretti a cambiare di vagone.

I treni merci attraverseranno la galleria solamente di notte, e le prime ore del mattino saranno riservate per i treni destinati ad approvvigionare i mercati di Nuova York.

Notizie Diverse

Lavori del Genio militari. — Con R. Decreto del 28 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 12 corr.) sono approvate le Condizioni generali dei Capitolati-tipi pei lavori di conto del Genio militare, in sostituzione di quelle già approvate col R. Decreto 10 novembre 1875 e riprodotte nell'altro 22 febbraio 1880. (Le Condizioni generali sono allegate al citato R. Decreto).

Concorso d'ingegneri. — È aperto il concorso al posto d'ingegnere-capo della provincia di Novara, a cui è annesso lo stipendio d'annue L. 5500, con aumenti e diritto a pensione, a tenore del regolamento 28 gennaio 1879.

Le domande degli aspiranti saranno dirette alla Segreteria della Deputazione provinciale di Novara sino al 15 del prossimo giugno. Il detto regolamento è visibile presso la Segreteria medesima.

Concorso per architetti. — Nella ricorrenza del terzo centenario di Andrea Palladio, è aperto un concorso fra gli architetti, ingegneri, artisti e cultori dell'architettura, italiani, pel *Progetto abbreviato di un nuovo prospetto del Teatro Olimpico di Vicenza.*

Lo stile da adottarsi è il classico Palladiano, in perfetta relazione con quello del teatro.

I disegni saranno accompagnati da una relazione scritta, nella quale l'autore spiegherà il suo concetto.

L'autore indicherà il suo nome, casato e domicilio in lettera suggellata, sulla cui soprascritta sarà posto un motto da ripetersi in tutte le tavole del prospetto.

Il termine utile per la presentazione dei progetti durerà a tutto il 15 agosto 1880. Essi dovranno essere spediti al Municipio di Vicenza.

L'autore del progetto prescelto sarà premiato con una medaglia d'oro del valore intrinseco di italiane L. 200 e con un diploma d'onore; venendo fissata l'esecuzione del-

l'opera, avrà l'incarico di sviluppare il progetto regolare, e la direzione del lavoro.

Per maggiori schiarimenti dirigersi al Sindaco di quella città.

Prodotti dei tabacchi. — L'Amministrazione della Regìa cointeressata dei tabacchi ha presentato all'approvazione del Governo il suo conto consuntivo per l'anno 1879. Da esso apparisce che l'utile netto dello Stato per la gestione del continente e dell'isola di Sardegna ascende a L. 98.712,474, e quello della gestione siciliana a lire 5,491,392; nell'insieme a L. 104,203,866. Il maggiore introito netto dello Stato per l'anno 1879, in confronto dell'anno 1878, è stato di 16 milioni di lire.

Una miniera a Tunisi. — Il *Pop. Rom.* del 13 scrive:

Il nostro Console generale a Tunisi telegrafa che la Galleria Massa, iniziata da una Società italiana a Tunisi per esplorare la miniera di Gebel Arzas, ha scoperto questa mattina il ricco filone di piombo argentifero, coronando in tal guisa le previsioni che il commendator Giordano, del Consiglio delle miniere, aveva fatte nella esplorazione che gli aveva ordinata il Governo italiano.

Canale tra il Baltico ed il mare del Nord. — L'ingegnere Dahistrom, di Amburgo, ha ricevuto dal Governo tedesco la concessione dei lavori preparatorii allo scavamento del canale marittimo destinato ad unire direttamente il Mar Baltico ed il Mare del Nord. Questo canale dovrà rendere la flotta tedesca indipendente dagli Stretti scandinavi a permetterle d'uscire da quel mare, o d'entrarvi senza passare sotto il fuoco delle batterie delle costa danesi e svedesi.

La direzione scelta sarebbe quella della linea Holttenau-Brnnsbutell. Il punto di partenza sarebbe la baia di Kiel, il cui porto è difeso da un sistema di potenti fortificazioni, e contiene dei grandi depositi della marina tedesca. Tuttavia, la direzione definitiva non sarà adottata, se non dopo i lavori dell'ingegnere Dahistrom, il cui piano è stato preferito a tutti gli altri.

Questo ingegnere stabilirà il suo primo progetto secondo gli studii che farà sul terreno. Egli il completerà poscia in conformità ai dati forniti dall'Ammiragliato, le cui esigenze superano sensibilmente le dimande della marina mercantile, imperocchè questo vede necessario d'avere nel canale una profondità di 7 metri, e di dargli delle dimensioni che permettano il passaggio delle navi aventi 100 metri di lunghezza sopra 22 di larghezza.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, furono abbastanza sostenuti, ma poco attivi. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 445 al 443.50, e finirono a 444. Le Obbligazioni relative sostenute meglio da 287.50 a 288, causa le imminenti estrazioni. I Boni invariati sul 598 circa.

Le Sarde, della serie A, s'aggirarono tra il 294.50 al 296; quelle della serie B, tra il 298.50 al 299.50; le Nuove, da 279.50 salirono a 280. Le Romane, per molte richieste, da 154.50 si elevarono a 158 con ottima tendenza.

L'Alta Italia più ferma da 296.75 toccò il prezzo di 299; le Pontebbano negoziate a 459.50 e 460; le Centrali Toscane a 470; le Trapani a 321.50 e 322; le Monte Ceneri a 472 e 473.50.

A Parigi, le Lombarde piuttosto fredde, causa il rigetto probabile della prolungazione del diritto d'imposta, di cui godeva la *Südbahan*, e negoziate però a 180 e 178; le Obbligazioni più sostenute da 276 a 275. Invariate quasi le Vittorio Emanuele sul 281 circa. Le Azioni Ferrovie Romane sostenute a 141.25 e 145; le Obbligazioni a 335.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la Miniera carbonifera di Murlo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 24 corr. in Torino (Società Bonifiche Ferraresi), per udire la relazione sulla proposta di definitiva liquidazione.

Società Miniera Franco-Romana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 28 corr. a Parigi (rue Jouffroy, 37), per deliberare sulla situazione e sui conti dell'esercizio.

Società enologica Valtellinese. — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel 30 corr. in Sondrio (sede sociale), per udire la relazione sulle pratiche e provvedimenti relativi allo spaccio di Londra.

Tramway Milano-Casatenuovo-Monticello-Barzanò. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 30 corr. in Milano (Scuole comunali alle Galline), per la nomina di un consigliere d'amministrazione e di un revisore dei conti, e per la emissione di Obbligazioni per le spese di coordinamento della linea e d'aumento di materiale mobile.

Società anonima della Ferrovia Santhià-Biella. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel 31 corr. in Torino (Borsa, via Ospedale, 28), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1879, ed il rapporto del Consiglio di revisione sul bilancio del detto esercizio e relativo dividendo, per deliberare sul progetto di Convenzione per l'esercizio della ferrovia, e per la nomina di tre consiglieri e tre revisori.

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 5 giugno p. v. in Milano (sede sociale).

Società mineralogica Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 giugno p. v. in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione delle Commissione dei conti.

Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Firenze, si terrà un'asta per la novennale manutenzione del 1° tratto della strada nazionale da Firenze a Forlì, compreso fra la diramazione della strada provinciale romana per Arezzo, presso Pontassieve, e la miliare 32, poco dopo il varco dell'Appennino detto Colle di Pratiglioni, della lunghezza di m. 35,696, per la presunta annua somma di L. 12,093.93. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

– Nello stesso giorno, presso l'Intendenza di finanza in Venezia, si terrà un'asta per la vendita di 100,000 chilog. di rame rosetta dello Stabilimento montanistico di Agordo, ripartiti in 20 lotti distinti, del peso di 5000 chilog. ciascuno, al prezzo regolatore di L. 1.55 per chilog. Deposito interinale L. 775 per ciascun lotto, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì del 25 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della fornitura di chil. 16,200 di rame in verghe sagomato, pel complessivo importo di L. 52,650, ribassato del 24.42 p. 0/0 nel precedente incanto. Consegna entro giorni 60. Deposito cauzionale L. 6300 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 26 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Abriola, che dall'abitato raggiunge il confine di Pignola, della lunghezza di m. 7412.40, in diminuzione della somma di L. 74,343.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto del tronco della strada provinciale da Teramo alla strada Aquila-Ascoli, compreso fra Teramo e l'abitato di Torricella Sicura, della lunghezza di m. 6642.28, per la presunta somma di L. 73,878.50. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta (sospesa quella precedentemente annunciata) per la vendita del legname nel Bosco Rozzo Alto del Comune di Vieste, per il presunto importo di L. 1,250,000. Il bosco è ceduo, composto di querce, roveri, cerri, faggi, ecc. d'alto fusto, situato in montagne, a 15 chil. circa dalla città di Vieste e dal mare, sui versanti del Promontorio Garganico. Il taglio è da eseguirsi in 25 anni, a 2 sezioni all'anno, a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 25,000; cauzione definitiva L. 60,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione ed allargamento del Canale Canneto nella Bonifica di Fondi e Monte S. Biagio, per il presunto importo di 58,347. Deposito interinale di L. 3000; cauzione definitiva L. 7000, in numerario, biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale di Aprica, compreso fra la Tresenda ed il confine colla provincia di Brescia, della lunghezza di m. 14,000, per la presunta annua somma di L. 13,370. Manutenzione dal giorno della consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1,200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Sino al mezzodì del detto giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, primo tronco, da Naro a Canicattì, in diminuzione della presunta somma di L. 85,725.37, ribassata del 16.15 0[0. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Vittoria (provincia di Caltanissetta), si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto della costruzione e sistemazione a basolato della via interna dei Mille, per il presunto importo di L. 41,930.65. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 4000, id., o con ipoteca su beni immobili, o mediante un fideiussore solidale.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Lattarico, che dalla nazionale presso Finita arriva presso il casino Rodata, della lunghezza di m. 82,060, per la presunta spesa di L. 72,495.37. Deposito interinale L. 3600; cauzione definitiva L. 7200.

— Il 2 giugno p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 40,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 148,000. Consegna entro 250 giorni, in 4 rate eguali di 10,000 aste ciascuna: la prima entro 100 giorni, le altre 3 alla distanza di 50 giorni caduna. Deposito cauzionale L. 14,800 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 3 detto mese, presso il Municipio di Barletta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 1[2 p. 0[0, per l'appalto della sistemazione delle vie S. Andrea, S. Giorgio ed Ettore Fieramosca, in diminuzione del presunto importo di L. 78,000, ribassato del 15.50 p. 0[0. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Roccasecca ed Arce, della lunghezza di m. 8700, per la presunta somma di L. 388,928. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 38,900 idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal 23 al 29 aprile* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	445,757.22	308.27
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	474,240.30	327.97
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 28,483.08	— 19.70
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	6,590,816.55	4,557 96
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	6,539,856.99	4,522.72
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 50,959.56	+ 35.24
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,164.—	189,260.49	162.59
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	178.971.45	155.36
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 10,289.04	+ 7.23
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,162.60	2,789,117.60	2,399.03
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,150.71	2,701.910.42	2,348.04
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,89	+ 87.207.18	+ 50.99

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,554,87	10,664.24	7,712.72
Piccola Velocità	8,804,97	227.36	3,820.30
Totali . . .	36,359.84	10,891.60	11,533.02

Strade Ferrate Romane

10ª Settimana — *Dal 4 al 10 marzo* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	551,133.41	17,095.57
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	537,927.70	16,927.63
Differenza (in più . . .	24	13,205.71	167.94
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 10 marzo 1880.	1,681	5,027,290.67	15,594.12
Periodo corr. 1878	1,657	4,865,578.71	15,311.11
Aumento	24	161,711.96	283.01
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1879.

QUALITA dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,581.14	»	32,095.64	39,676.78
Bagagli e cani.	»	96.33	»	481.67	578.00
Merci a G.V. ..	»	1,047.36	»	5,339.43	6,386.79
Merci a P.V. ..	»	9,547.33	»	29,881 88	39,429.21
Introiti diversi.	»	487.01	»	630.99	1,118.00
Totale L.	»	18,759.17	»	68,429.61	87,188.78

ANNUNZI

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro
che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

THE LONDON & SOUTH WALE SCOAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA
Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
Sig. Massimo Vuillaume, 20, Via Palestro — GENOVA.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 20 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifito* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Tettoie	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1044
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 10 del prossimo giugno a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1879, preventivo del 1880 e deliberazioni relative.
3° Modificazioni al Regolamento della Cassa Pensioni.
4° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti.
5° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 25 al 29 maggio prossimo:

A **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli,** alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino,** alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale;
» **Milano,** presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Ancona.** presso la Cassa della Direzione Sociale dell'Esercizio;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra,** presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 22 aprile 1880.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 95 del 21 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia mette all'asta l'affittamento del Caffè ristoratore esistente nella Stazione di

BIELLA

L'affitto decorrerà dal 1° luglio p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito di L. 100 in danaro o Cartelle di rendita italiana al portatore, calcolate al corso di Borsa della giornata.

L'asta si farà a schede segrete, la cui apertura seguirà il 17 andante maggio alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2ª Divisione del Traffico.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo Avviso al pubblico, presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano.

Milano, 3 maggio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 26 Maggio 1880 N° 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 - Torino.

L'INCHIESTA FERROVIARIA IN SARDEGNA

Nel nostro numero del 5 corr. abbiamo accennato alla chiusura delle sedute pubbliche della Sotto-Commissione per l'inchiesta ferroviaria in Sardegna, senza aver potuto dare, per mancanza di esatti ragguagli, un rendiconto, anche succinto, di quelle sedute, come abbiamo fatto per le altre tenute nelle principali città del continente.

Avendo ora sotto gli occhi un esemplare del vol. III, fasc. III, degli *Atti Ufficiali* della Commissione, contenente i processi verbali delle sedute pubbliche di Cagliari e Sassari, crediamo opportuno di estrarne le deposizioni ed osservazioni principali, a complemento dei suaccennati rendiconti per l'inchiesta ferroviaria nel Regno.

La Sotto-Commissione suddetta, rappresentata dai senatori *Cadorna* e *Verga*, e dal deputato *Genala*, tenne in Cagliari la sua prima seduta pubblica il 16 aprile scorso.

Il cav. *Timon*, membro della Camera di commercio di quella città, espose, a nome della medesima, alcuni voti ed alcune osservazioni sul *Questionario*.

Il materiale mobile è scarso, tanto per le merci, quanto per i viaggiatori. Difettano specialmente i carri coperti, cosicchè molte merci, per esempio le granaglie, devono viaggiare in carro scoperto, protette dal solo copertone, il quale è insufficiente ad impedire che soffrano danni. Sono pure indispensabili i vagoni coperti pei minerali ricchi, per prevenire le avarie ed i furti.

Mancano le tettoie per porre a riparo e conservare il materiale mobile e risparmiare al pubblico il fastidio di entrare nelle vetture tanto riscaldate dal sole; questo succede anche nella Stazione principale di Cagliari, la quale, avendo una lunghezza di soli 60 metri, lascia allo scoperto le vetture dei viaggiatori all'arrivo dei treni.

Lo Camera di commercio di Cagliari ritiene pure che le macchine siano disadatte ed insufficienti al servizio, ed in condizione tale, che non passa quasi settimana senza che avvengano grandi ritardi nei treni. Esse sono poi tutte senza *tender*, cosicchè non possono percorrere una trentina di chilometri senza dover rifornirsi d'acqua, a rischio di dover diminuire il carico dei treni per mancanza di forza motrice.

Da informazioni assunte risulta, che si provvide per l'acquisto di nuove macchine più potenti; non si sa però se esse saranno destinate alle linee del nord, od a quelle del sud.

La linea è, per tutta la sua lunghezza, in istato men che mediocre, per modo che si deve molte volte diminuire la velocità dei treni al passaggio dei ponti; e sarebbe necessario altresì il cambiamento di molte traversine, la maggior parte delle quali è ancora della prima costruzione, cioè di *abete* iniettato. Come pure occorrerebbe una più accurata livellazione nella posa delle guide sulle traversine.

La Camera ritiene che non vi sia alcuna norma per l'accettazione del personale; mentre risulta in modo evidente che molti giovani del paese, che cercano di essere impiegati nell'Amministrazione ferroviaria, sottoponendosi eziandio ad un tirocinio gratuito di varii anni, non ottengono il loro scopo.

Anche per ciò che riguarda il personale tecnico, non si fa troppo conto dei nostri giovani ingegneri, che hanno fatto i loro studii nelle primarie Scuole di applicazione.

Quanto agli operaj delle officine, quelli Sardi trovansi appena in proporzione di un terzo, e quelli delle locomotive in proporzione ancora minore. La Compagnia invece preferisce gli operaj continentali, sebbene le costino di più.

Presidente. Non si danno esami per l'ammissione del personale?

Timon. Alla Camera risulta che il personale sardo, che fa istanze per ottenere impiego nelle ferrovie, non l'ottiene mai, mentre invece il personale che viene dal continente, con qualche raccomandazione è accettato, non deve sottostare ad un tirocinio preventivo, nè alla visita medica, e viene compensato delle sue fatiche fin dal primo giorno della sua accettazione. Queste sono le norme che, secondo quanto risulta alla Camera, si seguono per l'ammissione del personale. Si fa però eccezione per il basso personale, che la Compagnia deve scegliere nell'isola, perchè acclimatato.

Questo basso personale poi non è retribuito troppo adequatamente. La paga è calcolata di 60 lire mensili; ma, pre-

levando la ritenuta pel vestiario e per la Cassa di soccorso, essa si riduce a 45 lire, affatto insufficiente in case cantoniere lontanissime dall'abitato. Oltre a ciò, il personale deve vivere in regioni di malaria. Si dovrebbe stabilire che nelle zone di malaria, come si pratica nelle linee della Maremma, il personale percepisse una paga maggiore nella cattiva stagione e minore nella buona, ma tale da formare in media lire due al giorno per tutto l'anno.

Non esiste Cassa-pensioni, mentre essa sarebbe necessarissima, massime in conseguenza del nostro clima poco favorevole per sette od otto mesi dell'anno. Quella di mutuo soccorso funziona assai male, dovendo gli impiegati assoggettarsi ad una ritenuta troppo elevata, cioè del 3 per cento sullo stipendio.

Neppure il servizio sanitario funziona troppo bene. La Camera ritiene troppo esigua e meschina la retribuzione di sole L. 75 mensili ai medici, che, una volta impiegati in questo ramo di servizio, devono abbandonare la loro clientela.

Dal primo impianto delle linee Sarde fino ad oggi, tutti quanti gli acquisti, senza eccezione di sorta, furono fatti all'estero, con grave e non indifferente danno dell'industria nazionale, e fors'anche della stessa Compagnia, la quale, servendosi dei nostri già accreditati Stabilimenti meccanici e di costruzioni metalliche, avrebbe certamente trovato maggiore economia.

Trattandosi di completare le linee del nord, per le quali occorrevano molti ponti in ferro, la Compagnia ricevette offerte dalla Casa Cottrau, che faceva prezzi accettabilissimi, ma le rifiutò; ed è a conoscenza della Camera di commercio che diversi operaj, fatti venire dall'Inghilterra, devono dalla Compagnia essere pagati in ragione di una sterlina al giorno.

Anche il materiale mobile viene acquistato all'estero. Le traversine furono tutte acquistate sul continente, ed invece di essere di legno rovere, come era prescritto, sono di abete iniettato. Quelle però che si provvedono ora sono di rovere, ma acquistate all'interno.

Non si osserva sufficiente pubblicità negli appalti di qualche rilievo, soprattutto per ciò che riguarda la manutenzione delle linee.

Le locomotive per le linee del sud sono 9; ma sottraendo da esse quelle che sono in grande riparazione e le altre che sono distaccate per il servizio delle costruzioni del secondo periodo, non ne rimangono che 5 appena per il servizio giornaliero; e queste in istato di grande deperimento, per cui verificansi continui guasti, che costringono il personale a lavori straordinarii anche notturni. Fra le 5 che rimangono, nessuna poi che sia in grado di trascinare 20 vagoni, anche su linee in ottime condizioni; e da ciò continui ritardi nel servizio merci. Quindi la necessità di dotare le linee del sud di macchine potenti e capaci di trascinare almeno trenta vagoni, tanto più che, con l'aprirsi dell'intera linea Cagliari-Sassari, si avranno pendenze del 25 per 1000, con curve di trecento metri di raggio.

Sulle linee Sarde non si brucia che carbone inglese.

La velocità dei treni è minima, non percorrendo essi che 22 chilometri all'ora, mentre, secondo l'atto di concessione, la percorrenza non dovrebbe essere inferiore a chilometri 32. Ciò proviene dalla poca forza delle macchine, e dall'esser desse locomotive-tender, per cui sono costrette a rifornirsi d'acqua ogni 30 chilometri.

Servizio cumulativo non esiste in Sardegna. Sarebbe utile ammettere in servizio cumulativo colle linee principali le linee secondarie od a scartamento ridotto, perchè esse sono al certo di non piccolo alimento alla linea principale.

La Camera ritiene che, tanto l'attuale tariffa dei viaggiatori, come quella delle merci, adottata per l'isola di Sardegna, sia superiore del 20 per cento a quelle di tutte le altre linee d'Italia, e così in manifesta opposizione all'articolo 22 del Capitolato d'oneri annesso alla Convenzione del 1° maggio 1877, stipulata fra il Governo italiano e la Società delle Ferrovie Sarde.

Quanto al sistema attuale di sorveglianza governativa, questa Camera è d'opinione che essa non riesca sempre molto efficace.

Sul problema dell'esercizio privato o governativo, per quanto lo si voglia considerare di difficile e di quasi impossibile scioglimento, per noi, che siamo vincolati da un voto già emesso dalle Camere di commercio del Regno nell'ultimo Congresso tenutosi a Genova nel giugno 1878, e del quale io feci parte, credo basti rispondere come diamo la preferenza all'esercizio governativo. V'ha per noi anche una ragione eccezionale; e questa consiste nel sacrifizio fatto dalla nostra isola colla cessione dei 200,000 ettari di terreni ademprivili fatta al Governo, cessione che rappresenta una forte diminuzione di benessere per i nostri Comuni, che *gratis* fruivano di quelle non ispregevoli ricchezze.

Per l'adozione poi del principio tanto dibattuto, di avocare al Governo l'esercizio di tutte le ferrovie dello Stato, la Camera di commercio di Cagliari, coerente alla deliberazione già presa, unisce i suoi voti a quelli manifestati in forma solenne dal Congresso delle Camere di commercio di Genova. —

Il cav. *Palomba*, segretario della Camera di commercio di Cagliari, parla specialmente sulle tariffe.

Dice che, mentre sul continente si sentono lagnanze per la soverchia moltiplicità delle voci, nell'isola invece devesi lamentare che la tariffa sia, a tal proposito, troppo laconica; e per di più, le voci sono alquanto oscure, con danno dei mittenti e dei destinatarii.

Fa dunque voti perchè vengano chiariti alcuni punti, e perchè, in caso dubbio, venga imposto all'impiegato di applicare la tariffa più mite, e sia sempre in facoltà del destinatario di ripetere la porzione di tassa pagata oltre al dovuto.

Tolto il diritto fisso dei 20 centesimi e semplificata la tariffa, fa ancora voti perchè le Ferrovie Sarde in certo modo non finiscano al mare, ma che, traversandolo, possano proseguire pel resto dell'Italia in servizio cumulativo, come attualmente è stato provveduto per la Sicilia.

Sarebbe anche desiderio universale, che la distanza minima per godere in Sardegna delle tariffe differenziali venisse ridotta a soli 50 chilometri. In questo modo verrebbero a godere benefizio notevole i minerali d'Iglesias, che distano 54 chilometri. Alcune qualità di minerale non possono sopportare spese eccessive, anche per piccole percorrenze; ed anche una maggiore spesa di 1 centesimo obbliga talvolta all'improduttività buona parte di una miniera. —

Il comm. *Loru*, presidente del Consiglio provinciale di Cagliari, aggiunge alcune osservazioni, raccomandando alla Commissione che si provveda alla chiusura delle linee con siepi od altro.

Sulle nostre ferrovie, egli dice, venne abolita la 4ª classe pei viaggiatori; ma questa abolizione e stata di grandissimo danno per la popolazione di campagna, la quale non può sopportare che una spesa minima di trasporto, o deve fare il tragitto a piedi, o con barocci sulle strade ordinarie. —

Il cav. *Giuseppe Todde*, professore di economia politica nella R. Università di Cagliari ed avvocato consulente della Società delle Ferrovie Sarde, dà alcune spiegazioni intorno a varii appunti che le sono stati mossi.

Si dichiara fautore dell'esercizio privato; egli crede fermamente che l'esercizio delle ferrovie non convenga che sia in mano dello Stato. L'opinione degli impiegati ferroviarii su questo punto non può esser presa in considerazione: certamente i più di essi preferiscono diventare impiegati governativi, perchè così lavorerebbero assai meno, ed avrebbero maggiori guadagni e facilitazioni. I direttori governativi sono, in generale, di manica assai più larga.

Egli teme lo Stato amministratore delle ferrovie. Lo Stato è un ente collettivo; ma, in realtà, i varii amministratori sono uomini, con tutti i difetti e le passioni loro, ed è sempre gravissimo il pericolo che l'alterazione di una tariffa diventi in abili mani un'arma elettorale: con che ne verrebbe anche pregiudicata la sincerità della rappresentanza nazionale come espressione della volontà del paese.

Crede che lo stato attuale delle cose sia abbastanza soddisfacente.

Del resto, intende bene che, ammesso lo Stato possessore, ne verrebbe per conseguenza ch'esso dovrebbe anche esercitare le ferrovie, a meno che non facesse colle Com-

pagnie private una locazione a lunga scadenza, per cui il concessionario avesse nella lunga durata del contratto un incentivo alla buona manutenzione ed ai miglioramenti delle ferrovie.

Circa le lagnanze addotte contro la mancanza di sufficiente chiusura della linea, e le conseguenti contravvenvenzioni e multe per il pascolo del bestiame lungo la linea stessa, dice che sono, pur troppo, giustificate. Le condizioni della linea, per questo rapporto, sono speciali, e per una buona chiusura converrebbe adottare pali con fili di ferro, ma costerebbero troppo. In generale, si fanno le chiusure con piantagioni di fichi d'India, ma non sempre attecchiscono, e in parte deperiscono. Ora poi, dietro sua proposta, si sta trattando e provando il sistema di accollare, dietro congruo compenso, al latistante proprietario la chiusura della linea.

Quanto al materiale mobile, osserva che, messo in confronto il nostro materiale mobile con quello di altre reti, il nostro può benissimo reggere a tale confronto. D'altronde, la deficienza si fa sentire solo saltuariamente in alcune stagioni dell'anno, quando coincidono, per esempio, grandi provviste di minerale col trasporto dei prodotti agricoli.

Egli non si può pronunciare per una tariffa unica. Questa non potrebbe adottarsi che dallo Stato amministratore delle ferrovie. Per necessità, la tariffa deve variare colle circostanze, per attirare sulle linee quella quantità di traffico che ancora sfugge. Si potrebbe cercare di facilitare le condizioni per le derrate alimentari; ma bisogna anche convenire che, se esse sfuggono alla ferrovia, la colpa non è tutta delle tariffe. La comodità, per esempio, del piccolo proprietario di incaricare il carrettiere, non solo del trasporto, ma anche di vendere il prodotto e di comprargli in città quegli arnesi o derrate di cui abbisogna, non è l'ultima fra le ragioni che impediscono al piccolo commercio di affluire alle strade ferrate. Non è facile ovviare a questo inconveniente; forse si potrebbe tentare di intendersi con un agente, che si assumesse questo servizio in correlazione col trasporto ferroviario. —

Dopo il prof. Todde, si presentarono alla Commissione i signori cav. *Athene*, ing. *Pinna-Cao*, *Bellegrandi*, deponendo sopra questioni per noi poco importanti.

De Francesco, direttore dell'*Avvenire di Sardegna*, parla sulla questione dell'esercizio privato o governativo.

Egli ritiene preferibile che le ferrovie siano esercitate da Società private: prima di tutto, perchè il Governo spenderebbe di più; in secondo luogo, perchè è difficile che il Governo riesca ad esercitare contro di sè un controllo, mentre vediamo che non lo può neppure esercitare sulle Società private.

Giornalmente si vede che i regi Commissarii non raggiungono lo scopo pel quale furono istituiti. Essi dovrebbero esercitare una sorveglianza sul servizio in modo da prevenire gli inconvenienti: invece arrivano sempre quando gli inconvenienti sono già succeduti, e non possono far altro che spiegarli; e li spiegano poi male, non avendo potuto prevenirli.

Noi vediamo in servizio sulle ferrovie Sarde unicamente locomotive-*tender*, le quali non possono percorrere 80 chilom. senza rifornirsi tre volte d'acqua; mancano le carrozze di 1a classe. Questi ed altri inconvenienti hanno origine dal modo con cui funziona la sorveglianza governativa.

L'oratore opina che si dovrebbero istituire delle Commissioni provinciali, che facessero noti al Genio civile gli inconvenienti che accadono nel servizio ferroviario. Ed i Commissarii dovrebbero viaggiare per prevenire gli accidenti, non mettersi in istrada quando sono avvenuti.

Il personale in servizio è insufficiente numericamente e moralmente. La rimunerazione che riceve non corrisponde alla sua responsabilità ed alla instabilità dell'impiego. Le variazioni politiche fanno variare le persone.

Concorre altresì a produrre gli inconvenienti che si lamentano sulle Ferrovie Sarde l'essere la Società esercente anche Società costruttrice. Se fossero due Società diverse, si farebbero un controllo reciproco. La Società esercente indurrebbe la costruttrice a seguire nell'impianto le norme che rendono più facile l'esercizio. —

Il cav. *Calvi*, ex-direttore delle Ferrovie Sarde, richiama l'attenzione della Commissione sulla necessità di equiparare le ferrovie Sarde a quelle del continente, di far rivedere le tariffe ferroviarie e di adattarle alle condizioni speciali di questa regione. —

Parla quindi il cavaliere *Polese*, direttore dell'esercizio delle Ferrovie Sarde. Il materiale mobile che possediamo è sufficiente per il traffico delle nostre linee; in soli casi eccezionali, quando cioè vi sono parecchi bastimenti in porto e si trasportano contemporaneamente grandi quantità di granaglie e di minerali, il materiale difetta; ma anche in questi casi, i ritardi, ai quali il Commercio deve sottostare, non sono tali da arrecare gravi danni.

Se il traffico fosse uniforme ed i trasporti si eseguissero regolarmente, non vi sarebbero reclami. Quando la rete sarà compiuta, si potrà utilizzare in miglior modo il materiale e soddisfare a tutti i bisogni del Commercio.

Crede che sarebbe stato conveniente costruire le linee del secondo periodo a scartamento ridotto, trasformando poi quelle del primo.

Dice che non sono state fatte esperienze attendibili circa l'impiego dei combustibili nazionali, perchè, essendo i nostri minerali carichi di zolfo, sarebbe stato necessario modificare i fornelli delle locomotive.

È vero fino ad un certo punto che non vi sono norme e regolamenti fissi per l'ammissione del personale; ma questo dipende dall'avere la nostra Società assunto l'esercizio da pochi anni, e dall'aver voluto attendere che l'esperienza additasse quali dovevano essere le norme da preferirsi, quali le condizioni da imporre.

Circa i lamenti per l'abolizione della 4.a classe, dice che, tanto l'Impresa che dapprima esercitava le ferrovie, come il Commissariato governativo, avevano già riconosciuta la necessità d'abolire la 4.a classe. Noi siamo venuti nella determinazione di abolirla, perchè il materiale si sciupava moltissimo, e perchè, essendo pochissimi i viaggiatori di questa classe, si doveva trasportare molto materiale vuoto.

Contemporaneamente all'abolizione della 4.a classe, si è però ribassata di un centesimo la tariffa della 3.a, cosicchè il danno risentito dai contadini e dagli operaj è stato pochissimo.

Le Ferrovie hanno invece avuto un aumento di prodotto, e non è diminuito che di poco il numero dei viaggiatori.

Circa l'accennato lamento che non venga applicata d'ufficio la tariffa più favorevole, l'on. *Polese* dice che, siccome le nostre tariffe contengono poche voci, quando si presenta una merce che non è contenuta nel prontuario, si applica la tariffa della voce che più le si avvicina.

Ora però si stanno facendo studii per il rimaneggiamento generale delle tariffe, adottando le voci del prontuario delle Ferrovie dell'Alta Italia. —

L'ing. *Gouin* deplora che non si adoperi la lignite, che si trova presso Iglesias, e di cui si fa pochissimo consumo.

Crede che la lignite sarda si potrebbe benissimo utilizzare, non solo per le macchine fisse, ma anche per le locomotive. È vero che finora non s'è avuto occasione e possibilità di provare se queste ligniti possano adoperarsi per le locomotive, ma lo si può fare; e sarebbe bene che si volgesse l'attenzione su questa ricchezza del nostro paese, che può servire di eccitamento ad altre industrie. La lignite produce il 10 o 12 per cento di cenere, ha una potenza calorifica tra i due terzi ed una metà di quella del carbone inglese. —

L'ing. *Angeli* parla dello stato delle linee, del materiale mobile e delle costruzioni del secondo periodo. —

L'ing. *Loy-Franco* dà informazioni sulla chiusura delle linee.

Riguardo alle tariffe, dice che le modificazioni fatte, compresa quella dell'abolizione della quarta classe, vennero concordate colla Camera di commercio. L'indugio della Società nell'applicare le nuove tariffe dipende dal fatto che ora sta studiando un rimaneggiamento generale, col quale verranno accordati ribassi ancora maggiori di quelli richiesti dal pubblico. —

L'ing. *Martinoli* spiega come sono organizzati i Servizii della trazione e del materiale.

Alcuni lamentarono la deficienza del materiale; egli può assicurare la Commissione che ciò non è vero.

Nei momenti di grandi trasporti, possono mancare dei carri; ma in generale, il materiale non ci difetta, tant'è vero che, mentre sulle altre reti la percorrenza media annuale dei carri è di 20,000 chilometri, sulla nostra non è che di 7000. —

Il comm. *Parpaglia*, deputato al Parlamento, circa la questione dell'esercizio governativo o privato, si riserva di esporre altrove le sue idee.

Osserva solo che le tariffe non corrispondono alle esigenze del commercio, specialmente per ciò che riguarda il trasporto dei minerali. È necessario che le tariffe vengano modificate, anche per togliere la concorrenza che alla ferrovia fanno gli altri mezzi di trasporto.

Sarebbe eziandio necessario che si organizzasse il servizio cumulativo coi piroscafi e con le ferrovie del continente.

Ritiene poi indispensabile una efficace chiusura della via; ed in quanto al materiale, osserva che le macchine sono troppo deboli. —

Giuseppe Bellesi, capo del Movimento e Traffico delle ferrovie Sarde, spiega come è ordinato quel servizio.

Nell'anno 1879 furono esercitati 321 chilometri di linea, colla spesa di quasi L. 6000 (5933), e con un prodotto lordo chilometrico inferiore alle lire 5000 (lire 4693)

Per sviluppare il traffico, tanto sulle linee in esercizio, quanto su quelle in costruzione, riterrebbe utile pel pubblico, ed anche per la Compagnia Reale, il servizio cumulativo colle ferrovie economiche di Montevecchio e di Monteponi, ed anzi sarebbe opportuno che il binario di quest'ultima venisse prolungato fino ad Iglesias.

La diminuzione delle tariffe potrebbe procurare certamente un aumento di traffico, di molto non un prodotto netto superiore all'attuale, in vista delle condizioni altimetriche assai difficili della rete sarda.

Si potrebbero, senza danno dell'azienda ferroviaria, accordare ribassi di tariffe alle merci che percorrono grandi distanze; ma sarebbe invece dannoso estenderli alle merci di breve percorso, in vista delle spese fisse che la Ferrovia deve incontrare nella stessa misura per spedire vagoni a Stazioni vicine con poco beneficio o ad altre lontane con considerevole introito. Le spese fisse rappresentano: il personale, le manovre, gli stampati, il percorso del materiale vuoto, la inutilizzazione dei vagoni nelle Stazioni di partenza e di arrivo pel tempo necessario al carico ed allo scarico, ecc. In conseguenza di queste spese fisse, non è possibile combattere validamente, mediante la velocità e le tariffe, la concorrenza che i carretti fanno alla Ferrovia nei brevi percorsi; concorrenza che non si verifica soltanto nella Sardegna, ma anche nelle altre regioni.

Nel 1880 si apriranno all'esercizio circa cento chilometri di ferrovia. —

Genala. Quando saranno compiute le linee ferroviarie, tenuto conto della rete delle strade ordinarie, crede ella che il traffico potrà svilupparsi grandemente?

Bellesi. Qualche vantaggio potrà certamente ridondare alle Ferrovie dal completamento della rete delle strade comunali e provinciali, che vi mettono capo; ma non si possono nutrire grandi speranze, perchè la Ferrovia attraversa paesi poveri, principalmente dopo Oristano, e perchè in qualche punto i paesi distano alquanto dalle Stazioni, e perciò i produttori, per evitare le spese di carico e scarico, si accontentano di trasportare il loro prodotto sulle strade ordinarie. —

Timon desidera aggiungere alcune osservazioni relative all'importante paese di Sanluri, che venne scartato dalla linea ferroviaria. Quell'importante e popoloso Comune, all'epoca del tracciamento e della costruzione, fece caldissimi ufficii, accompagnati altresì da una cospicua offerta pecuniaria, perchè la linea si approssimasse maggiormente all'abitato. Tale offerta non ebbe neppure l'onore di essere presa in considerazione, essendosi preferito invece di rasentare lo Stabilimento Vittorio Emanuele, e da questo proseguendo, passare a sinistra dell'abitato di S. Gavino, e svilupparla così per mezzo di curve e controcurve inutili.

Nè questo tracciato potrebbe essere giustificato dall'importanza dello Stabilimento Vittorio Emanuele, essendo essa affatto nulla in confronto di quella che presenta un cospicuo Comune come Sanluri, ed al quale avrebbe potuto concorrere buona parte di quell'importante centro di popolazione e di granaglie, che sono la *Marmilla* e la *Trexenta*. Risulta poi alla Camera di commercio che ora intenderebbesi di rinnovare tale offerta per parte dello stesso Comune, se si volesse emendare siffatto errore di tracciamento. —

Anche il prof. *Todde* desidera aggiungere qualche parola a tale proposito.

La questione della variazione del tracciato per toccare o avvicinarsi ad alcuni punti di commerciale importanza, fu trattata anche dalla Compagnia; ed anzi furono fatte le relative proposte al Governo. Ma questo non accettò le variazioni, perchè esse aumentavano la percorrenza e quindi la somma dovuta per la garanzia chilometrica. La Compagnia dovette dunque eseguire il tracciato voluto dal Governo. —

Non essendovi altri che desiderassero di essere interrogati, il *Presidente* dichiarò chiusa l'inchiesta pubblica in Cagliari. *(Continua).*

LE STRADE FERRATE ROMANE
e l'Inchiesta

(Continuazione — V. N. 20).

In risposta al quesito 3° circa il rapporto fra il capitale della Società e gli obblighi da essa assunti, la Memoria dimostra, che col capitale ricavato dalle Azioni in 127,000,000 di lire, come si è già detto, vennero soddisfatti gli obblighi assunti in conformità dei patti di concessione, avendo la Società completato la costruzione delle proprie linee e provveduto il materiale mobile per l'esercizio, nella complessiva somma, esposta nel bilancio 1878, in L. 481,997,636.77. Quindi il rapporto del capitale di fronte agli obblighi è del 26.34 0[0; ed è evidente che, in seguito di tale sproporzione tra il proprio fondo e le somme effettivamente spese, la Società ha dovuto ricorrere al credito in soverchia misura ed assumersi un onere troppo gravoso per gl'interessi e per l'ammortamento.

Parlando delle garanzie e sovvenzioni chilometriche (quesito 4°), si nota che la Società gode per alcune linee di una sovvenzione chilometrica, e per le altre di una garanzia di prodotto netto, ad eccezione della linea Roma-Civitavecchia-Chiarone, per la quale non le venne accordato alcun sussidio.

La sovvenzione chilometrica è assegnata alle linee ch'erano comprese nel territorio soggetto al Regno d'Italia allorquando venne conchiusa fra la Società ed il Governo la Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865. Tale sovvenzione è stata fissata in L. 13,250 per ogni chil. di linea in esercizio, se l'introito lordo non supera le L. 12,500; in caso di eccedenza, questa viene divisa per metà fra il Governo e la Società, cioè la sovvenzione di L. 13,250 rimane diminuita del 50 0[0 della parte di prodotto lordo eccedente le L. 12,500.

Questi patti vennero fissati dacchè, secondo le previsioni del Governo, la spesa di esercizio doveva essere rappresentata dalla seguente formula, chiamando p^1 il prodotto lordo di L. 12,500 e p quello eccedente:

$$S = p^1 \times \frac{668}{1000} + p \times \frac{50}{100}$$

Ma dopo il 1871 (anno in cui il prodotto lordo cominciò ad oltrepassare le L. 12,500 al chil.) le spese di esercizio, invece di stare al di sotto del limite previsto, furono di gran lunga superiori. Infatti nel 1871, coll'introito lordo di lire 12,682.98, le spese di esercizio erano previste in L. 8,441.49, mentre le effettive furono di L. 9,944.94; nel 1878 invece, coll'introito lordo di lire 14,476.70, le spese previste erano di L. 9,338.36, mentre le effettive salirono a L. 11,549.89.

Tale aumento progressivo dipende principalmente da due cause:

1ª dacchè l'aumento dell'introito lordo è dovuto in gran parte al sensibile ribasso introdotto, a cominciare dal 1869, nelle tariffe, e specialmente in quelle per le merci, per alcune delle quali la tassa è così tenue, che compensa appena le spese vive di esercizio;

2ª dall'aumento delle spese in seguito al corso forzato, ai lavori straordinarii per l'armamento, ed al maggior numero di treni attuati soprattutto dopo il trasferimento della Capitale.

Risulta quindi che il sistema della sovvenzione chilometrica non ha corrisposto allo scopo a cui miravano il Governo ed il Parlamento, quello cioè di supplire alla insufficienza del prodotto netto di fronte al capitale raccolto dalla Società per l'esercizio della sua impresa. E questa insufficienza era stata già riconosciuta dai ministri Spaventa e Minghetti nella Relazione presentata nel maggio 1874 alla Camera dei deputati a corredo del progetto di legge pel riscatto delle Ferrovie Romane e Meridionali.

In quanto alle garanzie di prodotto netto, di cui gode la Società per la rete ex-pontificia (linee Roma-Ceprano, Ciampino-Frascati, Roma-Orte, totale chil. 186), esse ascendevano a L. 3,060,000, cioè in media L. 16,451.61 al chil. Ma, per la comprovata insufficienza di tali garanzie, la Società insistette per ottenere dal Governo pontificio che le venisse assegnata invece una sovvenzione annua fissa di L. 2,500.000, che finalmente le venne concessa per il quinquennio dal 1868 al 1872.

Sennonchè il subentrato Governo italiano non volle dar corso a questa concessione, limitandosi a corrispondere le antiche garanzie di prodotto netto; e quindi alla Società venne a mancare, pel solo quinquennio 1868-72, la somma di L. 4,650,092.25, rappresentante la differenza tra il sussidio fisso di L. 2,500,000 ed il prodotto netto in base alle antiche concessioni. E ciò accadde appunto quando la Società aveva maggior bisogno per le spese occorrenti a porre le sue linee in condizione di soddisfare alle nuove ed impreviste esigenze del servizio, create dal trasferimento della Capitale a Roma.

Da un annesso quadro indicante i risultati dell'esercizio e le somme spettanti alla Società per sovvenzioni e garanzie dall'anno 1868 al 1878, rilevasi che le sue risorse nette ammontarono annualmente in media a L. 14,700 per chilometro. E siccome le spese di costruzione a tutto il 1878 ascendono, compreso il materiale mobile, a lire 481,997,636.77, cioè L. 314,619 al chil.; e l'onere pel servizio dei titoli emessi ragguaglia al 6.59 0[0; così, tenuto conto del pagamento all'estero di una parte dei detti titoli, occorre pel servizio del capitale speso per le costruzioni e pel materiale mobile una somma annua di L. 22,338.11 al chilom.; donde riesce evidente la insufficienza dei corrispettivi accordati alla Società negli atti di concessione.

Calcolando ora la media della sovvenzione chilometrica per il periodo di un anno, in base a quella pagata dal 1866 al 1878, in . . . . L. 15,092,779.70
la media della garanzia di prodotto netto dal 1868 al 1878 in . . . . » 1,451,871.19
e la media dei risparmii per esenzione di tasse in . . . . » 84,292.98

Gli utili approssimativi della Società ascendono in media a . . . . L. 16,628,943.87

I risparmi ottenuti dallo Stato sui trasporti governativi ammontarono nel 1878 a . . . . . L. 4,399,224.88
e le imposte erariali a » 6,765,407.24

Gli utili dello Stato sommano quindi a . . . L. 11,164,632.12

Però si calcola soltanto, per la media del decennio 1869-1878. la somma annua di L. 10,500,000.00

Per cui l'onere dello Stato rimane di L. 6,128,943.87

Ora il capitale speso dalla Società al 31 dicembre 1878 ascese a L. 483,258,540.20 (comprese L. 1,260,903.43 per immobili non necessarii all'esercizio), e quindi la proporzione tra questo capitale e l'onere dello Stato risulta di 1.26 0[0. Che se si volesse tener conto anche del capitale di L. 52,695,324.18 speso per la costruzione delle linee Bologna-Ancona e diramazione di Ravenna, cedute alla Società delle Ferrovie Meridionali per l'annualità di L. 3,557,758.64, la suddetta proporzione si ridurrebbe ad 1.14 0[0. —

Rispondendo al quesito 8°, la Memoria dichiara che la infelice condizione economica della Società dipende in gran parte dall'obbligo delle nuove costruzioni, per le quali si dovettero erogare dei capitali molto maggiori di quelli che si reputavano necessarii quando vennero stabiliti i correspettivi dell'impresa assunta dalla Società.

In quanto all'influenza esercitata dalle imposte e dal corso forzato (quesito 9), si dimostra che le imposte fondiarie, quantunque notevolmente cresciute dal 1865 in poi, non ebbero grande influenza diretta sui bilanci, ammontando a sole L. 14,000 circa per anno quelle che colpiscono il patrimonio sociale. Ma le altre, e soprattutto quella di ricchezza mobile, hanno avuto per effetto di menomare sensibilmente l'interesse delle Obbligazioni emesse e quindi il loro valor venale, contribuendo così ad impedire l'alienazione di altre Obbligazioni; e di aumentare le spese di esercizio pel cresciuto valore dei generi e della mano d'opera.

Il corso forzato ha poi contribuito in più larga scala ad accrescere gli oneri della Società, avendo essa dovuto subire dal 1866 al 1878 la complessiva perdita di circa lire 24,000,000, come aggio dell'oro sui pagamenti fatti all'estero per interessi ed acquisto di materiale fisso e mobile e di combustibili, senza calcolare l'aumento del corso forzato sulle spese di esercizio fatte in paese. —

In risposta ai quesiti da 10 a 14, si porgono precisi ragguagli sull'*Amministrazione della Società:* cioè sulla composizione e sulle attribuzioni e responsabilità del Consiglio d'amministrazione della Società, opinando che questo corrisponde al suo scopo e che, senza intralciare l'anda-

mento degli affari, ne ha quella responsabilità che per l'alta amministrazione normalmente deve competergli; sulla compilazione dei bilanci, sulle assemblee degli azionisti, e sull'ordinamento dell'Ufficio del contenzioso, istituito nel 1871.

Le cause da questo trattate dal 1871 a tutto il 1878, sommarono a 591, delle quali 130 vinte, 77 perdute, 188 transatte, 102 abbandonate, e 94 pendenti. Delle abbandonate, 98 erano passive per la Società, e quindi il loro abbandono, da parte degli attori, forma per essa una vera vittoria, per cui le vinte devono ritenersi in 228. In sole 4 la Società era attrice, e quindi l'averle abbandonate costituisce una perdita, che fa ascendere il totale delle perdute ad 81.

Sulle 591 cause trattate, 585 erano civili, e sole 6 penali; e ciò perchè la Società si è, di regola, tenuta estranea ai giudizii di contravvenzione alla legge ferroviaria, perocchè in tali casi gli agenti sociali, a cui è commesso di fare i processi verbali, non agiscono come funzionarii dell'Amministrazione, ma bensì come pubblici ufficiali, per lo speciale mandato loro conferito dalla legge dal punto di vista della pubblica sicurezza. —

(*Continua*).

TRAMWAY BERGAMO-TREVIGLIO-LODI

Giovedì scorso, 20 corrente mese, ebbe luogo l'inaugurazione del tronco di *tramway* da Treviglio a Lodi, che è il prolungamento del tronco da Treviglio a Bergamo, già costruito dallo stesso concessionario cav. Ferdinando Pistorius, ed aperto, com'è noto, all'esercizio fino dall'anno decorso.

Gli invitati alla festa d'inaugurazione, giunti a Lodi dalle diverse provenienze, Milano, Cremona, Bergamo, ecc. erano ricevuti ad 1 ora pom., sotto un elegante padiglione, dal concessionario cav. Pistorius, dal suo rappresentante signor Frome, dal Direttore del *tramway* signor Troisi, e dall'ingegnere capo dell'esercizio signor Barisoni. Ad 1 ora e mezza, il treno inaugurale, composto di 3 eleganti vetture, lasciava Lodi, in mezzo agli evviva della numerosa folla plaudente.

Lungo la strada e nei diversi paesi attraversati dal *tramway*, il treno inaugurale fu accolto con entusiasmo dai Sindaci colle rappresentanze municipali, dal bande musicali e folla di agricoltori, i quali mostravano di apprezzare gli immensi vantaggi che quel *tramway* recherà alle loro contrade.

Alle ore 3 pom., il treno giunse a Treviglio, ove gli invitati si trasbordarono in altro treno, non essendosi ancora ottenuta la superiore autorizzazione per attraversare i binarii della Stazione di Treviglio delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

All'entrata in Treviglio, gli invitati poterono ammirare la bella Stazione del *tramway*, formata d'una elegante casa con giardino, ove i diversi servizii sono concentrati con evidente comodo del pubblico.

Alle ore 3.30, il treno lasciò Treviglio, fermandosi alle ore 4.30 dinanzi alla stupenda villa del conte Moroni in Stezzano, a 4 chilometri circa da Bergamo, ove ebbe luogo uno splendido banchetto di circa 130 coperti, offerto dal cav. Pistorius.

Fra gl'invitati si notavano il comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia; l'ingegnere comm. Bianchi, consigliere provinciale di Milano; il Prefetto di Lodi; il cav. avvocato Beonio, sindaco di Lodi; il cav. Celli, consigliere di Prefettura rappresentante il Prefetto di Milano; il cav. Armanni, sindaco di Cremona; il cav. Cucchi, sindaco di Bergamo; parecchi rappresentanti della stampa lombarda, numerosi ingegneri e direttori di *tramways*.

Alla fine del pranzo, il cav. Pistorius aprì la serie dei discorsi e dei brindisi, con concise e adatte parole, a cui risposero il comm. Bianchi, i sindaci di Lodi, Cremona e Bergamo, e parecchi altri, che furono tutti applauditissimi.

Alle ore 8 si sciolse la comitiva, e i treni del *tramway* partirono alla volta di Bergamo, Treviglio e Lodi, riportando gl'invitati alle varie loro destinazioni.

La rete di *tramways*, di cui il cav. F. Pistorius si è fatto ardito iniziatore e coraggioso esecutore, acquisterà indubbiamente non lieve importanza, ravvicinando tra loro ragguardevoli centri commerciali ed agricoli delle tre provincie limitrofe di Milano, Cremona e Bergamo, i quali così godranno di quelle facilità, rapidità ed economia di comunicazioni, che sono la speciale caratteristica del servizio dei *tramways*.

Il tronco Bergamo-Treviglio, di 22 chilometri, fu aperto all'esercizio, come si disse, fino dal settembre dello scorso anno; il tronco Treviglio-Lodi, testè inaugurato, misura 27 chilometri.

Il cav. Pistorius costruisce pure attualmente i seguenti tronchi:

Treviglio-Villafornace	Chilom.	12
Milano-Melegnano	»	15
Melegnano-Lodi	»	18
Melegnano-Sant'Angelo	»	16

costituendo così una rete totale di 110 chilometri.

Il tronco Treviglio-Villafornace ha poi speciale importanza, congiungendosi in Villafornace alla linea del *tramway* da Milano a Vaprio, e perciò apre a tutte le zone percorse dalla rete una facile, economica e rapida comunicazione col grande centro di Milano.

La rete del cav. Pistorius è costrutta collo scartamento normale delle ferrovie italiane, cioè m. 1.445. I binarii sono armati con guide d'acciaio del tipo Vignole, del peso di chil. 19 circa per metro lineare, e collocate su traverse.

Per la trazione vennero adottate esclusivamente macchine di Henschel e Sohn di Cassel, che sono considerate come le migliori esistenti oggidì per *tramways*. Tali macchine, del peso di tonnellate 9,5 circa, con 4 ruote accoppiate, cilindri interni del diametro di m|m 200, sono rimarchevoli pel loro funzionamento silenzioso, comodità di maneggio, e specialmente per avere tutto il meccanismo motore sempre sott'occhio del macchinista, e completamente riparato dal fango, dalla polvere e dalle pietruzze, che sono così dannosi per i meccanismi delle locomotive da *tramways* degli altri tipi, e specialmente quelle a cilindri esterni.

Il materiale mobile consta di vetture-viaggiatori per 2 classi, e vagoni-merci, con respintori centrali, costrutti dal Grondona di Milano, secondo i suoi tipi ben conosciuti.

R.

Nostre Corrispondenze

Roma, 25 maggio.

Nell'ultima mia vi dissi delle proposte dell'on. Mantellini circa le liti che insorgono in ordine all'esecuzione di pubblici lavori. Esse si raccolgono nell'articolo che viene formulato nei termini seguenti:

« Che tutte le controversie di qualunque natura, sì tecniche che giuridiche, a cui potesse dare occasione in qualunque modo il contratto di appalto nella sua stipulazione e nella sua esecuzione, saranno decise da un Collegio composto di due consiglieri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e di due consiglieri del Consiglio di Stato, sotto la presidenza di un vice-presidente del medesimo Consiglio di Stato.

« Dal quale Collegio sarà giudicato, con le facoltà più estese anche di compositori amichevoli, e senza che debba attenersi alle regole della procedura, dalla osservanza delle quali rimane dispensato; e con rinunzia per parte dei contraenti, anche per ogni loro avente causa, ad ogni e qualunque rimedio, sì ordinario d'opposizione o d'appello, che straordinario di provocazione e cassazione, come anche d'annullamento per illegittimità del lodo o arbitramento; se non sia quello del N. 4 dell'art. 9 dell'allegato D alla legge del 20 marzo 1865, N. 2248.

« La nomina dei quattro consiglieri, che dovranno costituire il Collegio arbitrale, sarà fatta dai rispettivi presidenti, così del Consiglio superiore dei lavori pubblici, come del Consiglio di Stato, sulla domanda che ne faccia loro una delle parti ».

Io non farò qui un lungo discorso, chè volendo solo dare il mio parere, debbo necessariamente restringerlo in brevi proporzioni. Pensino i vostri lettori a svolgerle, esaminarle, ed anche combatterle se ne credono il caso.

Il costituire un Foro speciale per le liti del Governo in ordine all'esecuzione di pubblici lavori, è un regresso rispetto allo svolgimento avuto dalla nostra legislazione; è un precedente che esige necessariamente altri provvedimenti simili per circostanze analoghe in cui si trova il Governo, per funzioni diverse nelle quali è in questione il *tuo* ed il *mio;* è una contraddizione colla legge che diede al Potere giudiziario di determinare a chi spetti la giurisdizione di vertenze chieste o rifiutate simultaneamente dall'Autorità amministrativa e dalla giudiziaria.

La proposta non avrebbe nessun effetto sulle maggiori spese gravissime, che si concordano all'amichevole senza tribunali, nè periti, le quali sono di gran lunga superiori di quello che costano le liti; per conseguenza, cura *una sola* delle manifestazioni di un male, che con altra diligenza e con più paziente ricerca potrebbe essere determinato e curato nelle sue intime cause.

La proposta non tien conto delle spese reali a cui corrispondono assai sovente, per non dir sempre, le somme che i tribunali assegnano a compenso di appaltatori. E siccome tali spese vi sono di fatto, col Foro amministrativo, o si compenseranno pure, e non sarà variata che la forma del procedimento; oppure non si compenseranno, ed allora gli appaltatori, che adesso lavorano al 10 ed anche al 15 p. 0[0 di meno per le grandi Società che pel Governo, perchè quelle decidono prontamente e pagano subito, gli appaltatori vorranno un altro aumento di prezzi, che copra le eventualità perniciose di strambe decisioni amministrative; sicchè il Governo pagherebbe ad ogni modo, anzi così pagherebbe un *tanto certo* per le eventualità incerte.

Ci sarebbe da fare un libro. Per conto mio, ritengo di aver detto abbastanza. Penso che, a far andare le cose bene, ci vuole un Potere esteso, stabile e centrale, non soggetto agli *alti* e *bassi* della politica; un Corpo tecnico *ben pagato*, purgato da ogni elemento dubbio o insufficiente, e non strozzato nel letto di Procuste, per spesa e tempo, nello studio dei progetti; periti scelti, ove liti vi siano e perizie occorrano, fra persone di assoluta competenza sull'argomento in contesa, e non dilettanti incaricati di apprezzare ciò che non capiscono, nè possono sapere, spesso incaricati per la sola ragione che sono inscritti nell'Albo dei periti.

Ci sarebbe, ripeto, da fare un libro, anche esaminando la grave questione da altri punti di vista; ma per una corrispondenza ce n'è ormai di troppo, e faccio punto. —

Ho letto solo oggi, a cagione della corsa che dovetti fare per eleggere il Deputato, la lettera che vi ha rivolta, il 10 corr., il sig. ing. Agudio, a proposito delle osservazioni da me fatte precedentemente sulla sua deposizione alla Commissione d'inchiesta per le ferrovie. Siccome ho altre cose a dirvi per oggi, così rimando ad altra mia il rispondere poche parole a quanto direttamente mi riguarda nella lettera del predetto sig. Ingegnere. —

Pare definitivamente stabilito che l'apertura all'esercizio dei tronchi delle ferrovie Sarde del 2° periodo, da Oristano a Giave e da Chilivani ad Oschiri, avrà luogo il 1° del prossimo luglio.

Una volta aperti all'esercizio quei nuovi tronchi di ferrovia, rimarranno in costruzione le sole due sezioni: da Oschiri a Monti, della lunghezza di metri 26,180; e da Monti a Terranova, della lunghezza di metri 22,130. Su entrambe le dette sezioni si lavora attivamente, tanto che nello scorso mese di aprile si eseguì una mole di lavori per un importo (ivi comprese le provviste di materiali) di L. 1,500,000. Per la sezione Oschiri-Monti, la situazione dei lavori alla fine di aprile era la seguente:

I movimenti di terra eseguiti rilevavano a 160,000 metri cubi di sterri e 160,000 metri cubi di riempimenti.

Di n. 84 opere d'arte previste, 75 erano già eseguite, 6 in corso di costruzione, e 3 ancora da eseguire. Quelle in corso di costruzione riguardavano un ponte di 20 metri ad un arco, due ponti a travate in ferro a tre luci, di 12 metri cadauna, due ponticelli di 6 metri, ed un sotto-passaggio di m. 2; e quelle da eseguire, tre sotto-passaggi, uno di metri 2.50 e due di m. 2.

N. 19 sono le case cantoniere progettate, e di queste 17 erano in corso di avanzata costruzione e 2 già ultimate.

Sono previste due Stazioni, una a Beccheridda ancora da eseguire, e l'altra a Monti, per la quale non mancano che le opere di finimento.

La posa dell'armamento non è ancora iniziata.

A tutto lo scorso mese di aprile, l'importo dei lavori eseguiti ammontava a L. 2,700,000.

La sezione da Monti a Terranova si trovava assai meno avanzata della precedente; e ciò è naturale, dappoichè i lavori relativi furono iniziati solo nel predetto mese di aprile.

Tuttavia alla fine del mese stesso si erano eseguiti: 50,000 metri cubi di sterri, e 75,000 metri cubi di riempimenti; n. 18 opere d'arte trovavansi già ultimate, e n. 21 in corso di costruzione, non restandone che 10 ancora da iniziare; su 16 case cantoniere, a sole 8 non erasi dato mano, mentre sulle altre 8 i lavori procedevano attivamente.

Per la fermata di Enas si lavorava alle murature di fondazione, e per la Stazione di Terranova le murature si trovavano già fuori terra.

Su questa sezione s'incontra una galleria di 620 metri, alla quale si lavora coll'aiuto di due pozzi. Lo scavo di piccola sezione, eseguito a tutto aprile, superava i 200 metri di lunghezza.

E qui finisco la mia escursione in Sardegna, non senza fare prima ben meritati elogi alla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde pel modo lodevolissimo con cui fa procedere i lavori delle dette due sezioni, la cui apertura all'esercizio potrà così effettuarsi assai presto, con immenso vantaggio delle popolazioni dell'isola. —

Chiudo questa mia col darvi il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 17 al 22 corrente.

Il Consiglio ha approvato:

Un progetto pei lavori di sistemazione presso il ponte Fiumarella di Calopezzati, nel tratto Corigliano-Catanzaro della ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per consolidamento e sistemazione di una trincea al chilometro 29 del tronco Torremare-Grassano, linea Torremare-Potenza;

Un progetto per riparazioni ai muri di sponda del torrente Cavaiola, inferiormente alla influenza del San-Gregorio, nell'Agro Nocerino, provincia di Salerno;

Un progetto pel prolungamento del molo occidentale del porto di Porto Maurizio;

Un progetto di appalto per la escavazione ordinaria, durante il quinquennio dal 1°. gennaio 1881 al 31 dicembre 1885, del porto-canale di Sinigallia, in provincia di Ancona;

Un progetto di opere di difesa contro gli straripamenti del torrente Davoli, nella linea Taranto-Reggio;

I progetti di varianti diverse sul terzo tronco della strada provinciale Lungro-Belvedere, da Sant'Agata a Massapollo.

Il Consiglio ha inoltre approvato le maggiori spese occorrenti pei lavori del tronco ferroviario Bellamuro-Picerno (Ferrovie Calabro-Sicule). DELTA.

LA FERROVIA DEL SENEGAL.

Preg.mo sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Biskra, 13 aprile (*).

Tra i grandiosi progetti di ferrovie africane, credo non possa riescire discaro ai lettori del *Monitore* il conoscere il progetto che si sta studiando per ispingere una ferrovia francese dal Senegal a Tomboiton, e quindi congiungersi alla ferrovia del Sahara, qualora questa venisse ad essere realizzata.

Un rapporto del Ministro dei lavori pubblici di Francia si esprimeva in questi sensi: « Le scoperte dei viaggiatori, in questi ultimi anni, hanno mostrato che l'Africa centrale è lungi dall'essere quello che si supponeva. Là dove si credeva non esistesse null'altro che dei vasti deserti e delle aride contrade, vivono invece delle grandi agglomerazioni di uomini in uno stato di mezza civiltà. Delle città, di un'importanza reale pel numero de' loro abitanti, si elevano sulle rive dei laghi e lungo i corsi d'acqua.

« Il Sudan sembra essere la parte la più notevole di questo vasto complesso. La popolazione vi è valutata a più di cento milioni d'anime. Un gran fiume, il Niger, l'attraversa per la metà del suo territorio. Gli abitanti vi sono laboriosi, e vi esistono ad un alto grado degli elementi d'un traffico internazionale.

« Sormontando delle difficoltà più o meno considerevoli, si potrà abbordare questo paese da due lati, cioè dall'Algeria e dal Senegal. Da vent'anni questo problema fu tentato da gran numero di studiosi: il momento sembra ora arrivato di risolverlo praticamente ».

Una corrente di opinione si è simultaneamente manifestata nelle due Camere francesi a favore dei progetti che sono allo studio.

Alla Camera dei deputati, la Commissione del bilancio, rigettando un emendamento, per mezzo del suo relatore si esprimeva in questi termini:

« La vostra Commissione, o signori, è assai proclive allo scopo a cui tende quest'emendamento. L'Africa attira sempre più l'attenzione dei popoli civili. La Francia, più vicina al continente africano che la maggior parte delle altre nazioni; più interessata di ogni altra dell'avvenire di questo continente, a causa dei suoi possessi nell'Algeria, del Senegal, del Golone, e dei numerosi scali commerciali francesi stabiliti sulle coste occidentali; la Francia non può dispensarsi dal prendere la sua parte nel movimento, che spinge l'Europa verso le regioni africane, di cui si incomincia ad intravedere le ricchezze. La cura della grandezza e degli interessi della nostra patria non ci comanda forse di metterci alla testa di tal movimento? ».

Al Senato, la Commissione per la classificazione delle ferrovie dell'Algeria non è stata meno esplicita. Ecco le conclusioni del suo relatore:

« La Commissione è unanimamente favorevole agli studii, che devono preparare, se ciò sarà possibile, l'esecuzione della ferrovia trans-sahariana; essa è convinta che vi ha un grande interesse patriottico e nazionale nel risolvere a nostro beneficio il problema dell'accesso al bacino del Niger, ed a mantenerci all'avanguardia della civiltà nelle contrade che ci sono aperte dalla nostra Francia algerina ».

La Commissione superiore, istituita con decreto del 13 luglio scorso, ha tracciato il programma degli studii e delle esplorazioni da farsi tra l'Algeria ed il Niger, attraverso il Sahara; gli ingegneri e gli esploratori sono già al lavoro, come risulta dal rapporto indirizzato al Presidente della Repubblica dal sig. de Freycinet, per rendergli conto dell'esecuzione del programma dei lavori pubblici, ch'era stato votato dalle Camere nel luglio 1879. Questo rapporto, che è stato inserito per intero nel *Journal Officiel* del 31 dicembre, termina in questo modo:

« È per mezzo delle vie di comunicazione che la civiltà si stende e si fissa più sicuramente. L'Africa, alle nostre porte, reclama più particolarmente la nostra attenzione. Bisogna tentare di collegare ai nostri possessi i vasti territorii bagnati dal Niger e dal Congo. Nello stesso punto che noi scriviamo questo rapporto, tre Missioni di esplorazione partono dal centro, dall'est e dall'ovest dell'Algeria, per ricercare se sia possibile di gettare una ferrovia attraverso il Sahara fino al Sudan ». (*)

(*) Ecco la prima delle due lettere accennate nell'ultima dell'egregio nostro corrispondente da Biskra, pubblicata nel precedente numero, e che non si poterono prima d'oggi inserire per sovvrabbondanza di materia. (LA RED.).

(*) Vedi le *Notizie Ferrov. Estere.* (LA RED.)

Dal canto suo, il Ministero della marina ha provveduto all'organizzazione di un servizio di studii al Senegal, ed ha preso delle misure in vista dell'occupazione di Bafoulabé, punto importante situato nella direzione da Medina al Niger, e colla mira di stabilire sopra questo punto un posto fortificato, nonchè una strada provvisoria per collegarlo a Medina. Un credito di 500,000 franchi è stato accordato per questo doppio lavoro colla legge del 24 dicembre 1879.

Lo scopo che il Ministero si propone oggidì, è quello di collegare per mezzo di una ferrovia, da una parte Dakar a San Luigi, dall'altra San Luigi a Medina; quest'ultima linea dovrebbe essere prolungata fino all'alto Niger, passando da Bafonlabé. —

Con altro corriere Le darò la continuazione dello svolgimento del progetto della ferrovia dal Senegal al Tomboitou. Per ora non posso tralasciare di far rilevare quanto seriamente si occupi il Governo francese di queste ferrovie africane, mentre in Italia quasi nessuno trovò finora opportuno di parlarne. Eppure tutte le considerazioni esposte dalle Commissioni francesi potrebbero, e forse meglio, servire anche per l'Italia; se non che la Francia ha i capitali per costruirle, mentre l'Italia può appena disporre per le ferrovie casalinghe.

Dev.mo L. Paladini.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

In relazione alla notizia da noi data, dell'approvazione per parte del Ministero degli ampliamenti proposti nei ruoli organici del personale delle Ferrovie dell'Alta Italia, possiamo oggi assicurare che la detta approvazione venne già ufficialmente comunicata al Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie medesime; che inoltre i varii Servizii furono autorizzati a presentare le proposte di avanzamento a favore di quegli agenti che finora furono esclusi per solo difetto di pianta; e che anche per tali proposte verrà fissata la decorrenza dal 1° gennaio 1880.

Contrariamente poi a quanto fu asserito da qualche giornale, possiamo affermare che nessun ostacolo possono incontrare le suddette misure presso la Corte dei conti, attesa l'indole speciale dell'Amministrazione ferroviaria, dipendente bensì dal Ministero, ma regolata nella propria azienda colle norme sociali già in vigore.

Il suddetto Consiglio d'amministrazione, mirando a migliorare le condizioni del personale ferroviario, ha abrogato la deliberazione del Consiglio preesistente, per la quale sul compenso dovuto agli agenti per lavoro straordinario, veniva trattenuto l'importo della prima ora, accordando l'intero pagamento ai soli sotto-capi di Ufficio.

D'ora in poi il lavoro straordinario verrà, come di giustizia, retribuito nella proporzione effettivamente eseguita, tanto agl'impiegati subalterni, che ai sotto-capi.

Sappiamo pure che lo stesso Consiglio sta studiando il modo di retribuire anche il lavoro straordinario fatto dagli agenti di servizio sulle linee, nonchè di compensare equamente le prestazioni notturne.

L'Amministrazione delle suddette Ferrovie, preoccupata delle condizioni economiche della Cassa di mutuo soccorso pel basso personale, le cui risorse non corrispondono ai bisogni sempre crescenti, ha nominato una Commissione incaricata di esaminare lo stato attuale della detta Cassa, e di studiare e proporre una nuova organizzazione, che valga ad assicurare l'avvenire di quella provvida istituzione.

Questa Commissione, presieduta dal comm. Ponzone, e di cui fanno parte i rappresentanti di tutti i Servizii interessati, ha già tenuto due sedute; nelle quali vennero discusse le basi generali di un nuovo Regolamento, e vennero nominate due Sotto-Commissioni per lo studio di dettaglio, l'una per quanto riguarda il servizio sanitario, l'altra per la parte economica ed amministrativa.

Crediamo che il lavoro della Commissione sarà sollecitamente compiuto, e che otterrà senza dubbio l'approvazione dell'Amministrazione ferroviaria e del Ministero, soddisfacendo ai legittimi desiderii del personale interessato.

Sappiamo che il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, nella sua seduta del 21 corr., ha approvato lo schema di Convenzione concordato fra la Direzione dell'esercizio e la Società Torino-Ciriè-Lanzo pel servizio di trasbordo delle merci a piccola velocità da e per quella linea.

Il progetto è informato al principio del trasbordo nella Stazione di Torino (Porta Susa) di tutte le merci a piccola velocità in generale, facendo solo eccezione per quelle alla rinfusa, il cui trasbordo non potrebbe effettuarsi senza pregiudizio della merce, e della tradotta dei carri con locomotive dell'Alta Italia dalla detta Stazione al luogo del binario di raccordamento colla ferrovia di Ciriè, e viceversa.

Ora il detto schema di Convenzione venne sottoposto al Ministero dei lavori pubblici per la sua definitiva approvazione.

Noi siamo certi che il Commercio della vallata di Lanzo e di quell'industriale circondario accoglierà con piacere tale notizia, che soddisfa ad un suo voto, da lungo tempo espresso.

Il giorno 29 and., si terrà una conferenza fra il cav. Di Lenna, tenente-colonnello di Stato-Maggiore, in rappresentanza del Ministero della guerra, il comm Biglia, Ispettore tecnico governativo delle ferrovie del Regno, ed il cav. Mantegazza ing. in capo della Manutenzione e Lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia, allo scopo di studiare alcune modificazioni ed adattamenti da farsi nelle Stazioni, in relazione al servizio militare.

Veniamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzati i lavori di ampliamento e riordino della Stazione di Vicenza, giusta i progetti compilati e presentati dall'Amministrazione dell'Alta Italia per un importo complessivo di circa L. 180,000.

A tale spesa concorrerà il Comitato ferroviario interprovinciale Veneto nella proporzione del 20 per cento.

L'Amministrazione suddetta ha intenzione di far procedere con tutta sollecitudine alle pratiche d'appalto degli accennati lavori, fra i quali è compresa la ricostruzione della tettoia.

Essendo stata conchiusa una Convenzione tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e quella della linea Santhià-Biella, colla quale la prima assume di continuare l'esercizio di questa linea per un altro triennio, a condizioni soddisfacenti per le due parti, sappiamo che la detta Convenzione verrà sottoposta all'approvazione della prossima Assemblea degli azionisti della Società Santhià-Biella.

In seguito all'annunciata deliberazione dell'Amministrazione ferroviaria suddetta per la prossima attuazione di treni economici in alcune linee secondarie, ci consta che l'Amministrazione medesima ha ordinato l'acquisto di tre macchine Krauss.

Il 20 corr., coll' intervento del Commissario regio cav. Bertolini, dell'ingegnere ff. Capo-divisione cav. Fuà, di due ingegneri Capi-sezione, e degl'ingegneri addetti alla linea Pontebbana, si procedette alle prove statiche e dinamiche del ponte in ferro sul Fella a Ponte di Muro, di cui annunciammo il collocamento in sostituzione del provvisorio in legname.

Sappiamo che le dette prove, eseguite con tre locomotive di varia categoria, riuscirono appieno soddisfacenti.

Da un prospetto gentilmente comunicatoci circa gli attentati contro la sicurezza dell'esercizio sulle Ferrovie dell'Alta Italia durante il primo trimestre del corrente anno, rileviamo ch'essi sommarono a 23, di cui 5 in gennaio, 9 in febbraio e 9 in marzo; consistenti per la maggior parte in sassi lanciati, con rottura di vetri e qualche leggera ferita ad una signora e ad un macchinista; od in qualche impedimento posto attraverso i binarii, però senza conseguenze.

Così pure fu senza conseguenza una fucilata tirata contro un convoglio, il 27 febbraio, presso Vado; il che però non toglie doversi deplorare la continuazione di atti così brutali e riprovevoli.

Il giorno 9 aprile p. p., nella Stazione di Carmagnola, una viaggiatrice sbadatamente attraversava il binario, mentre giungeva un treno, e senz'accorgersi che la locomotiva stava per raggiungerla, distando appena due o tre metri.

Il Capo-Stazione sig. Curotti Leonida, visto l'imminente pericolo, non curando la propria esistenza, si slanciò davanti alla locomotiva, ed in un baleno trasportò di peso sul marciapiede la viaggiatrice, salvandola da certa morte nell'istante in cui la macchina quasi la urtava.

Rendendo, ad onore del sig. Leonida Curotti, palese questo bel fatto, aggiungiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha encomiato, premiandolo, il distinto funzionario, e ne ha informato la competente Autorità locale, affinchè riferisca la cosa alle Autorità superiori per l'apprezzamento che il Governo suol fare ben giustamente degli atti di valore civile.

Nell'adunanza del 20 maggio corrente. il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane prendeva le risoluzioni seguenti:

1. Venne preso atto delle dimissioni dalla carica di Consigliere d'amministrazione, presentata fino dal 14 del corrente mese, dal marchese Filippo Berardi;

2. Venne stabilito di convocare l'adunanza generale ordinaria degli azionisti pel giorno 28 giugno prossimo, fissandone il regolamento ed il programma seguente:

a) approvazione del bilancio per l'esercizio 1879;

b) nomina di un Consigliere d'amministrazione in surroga del sig. marchese Berardi dimissionario;

c) nomina di Consiglieri d'amministrazione in surroga di quelli che escono d'ufficio il 31 dicembre 1880 e dei sindaci per la revisione del bilancio dell'esercizio corrente;

3. Approvò l'avviso per annunziare il pagamento degli interessi in scadenza al 1° luglio prossimo sui titoli garantiti (Azioni già Livornesi ed Obbligazioni già Livornesi e Centrali Toscane);

4. Approvò il bilancio della Cassa-pensioni per l'esercizio 1879;

5. Approvò la spesa di L. 10,094.21 per l'adattamento dell'Officina dei calderaj a Roma ad Ufficio pel servizio della Trazione;

6. Approvò la spesa di L. 16,813.96 per alcuni lavori d'importanza secondaria da imputarsi al conto costruzioni;

7. Approvò la maggiore spesa di L. 13,108.64 per modificare la livelletta al piazzale della Stazione d'Asciano, e l'altra di L. 39,372.41 per la costruzione del fabbricato Ufficio ed alloggi, e del Magazzino merci alla Stazione medesima;

8. Approvò l'impianto di una nuova Stazione a Guincarico, fra Gavorrana e Montepescali sulla linea Maremmana;

9. Sanzionò la spesa di L. 6,000, commessa d'urgenza per ristabilire il transito dei treni sulla linea Asciano-Grosseto, interrotto da una frana;

10. Approvò l'acquisto del legname occorrente per la riparazione degli stecconati sulla 3ª sezione e l'acquisto di chilog. 12,000 stoppa pel servizio della Trazione;

11. Aggiudicò alla Ditta Robin e C. di Savigliano la fornitura di 200 vagoni a cassetta, di cui la metà con freno, pel complessivo prezzo di L. 470 mila, resi franchi di spesa nella Stazione di Pisa;

12. Finalmente, approvande i patti concordati fra la Direzione e l'Amministrazione governativa in ordine alla retrocessione alle Ferrovie dell'antica Stazione di Porta al

Prato in Firenze per l'ampliamento delle Officine del materiale mobile in Firenze e la conseguente costruzione di una nuova Dogana presso la Stazione di Valfondo, autorizzò la Direzione a concludere su tali basi un'apposita Convenzione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 6 mese stesso, preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. nell'udienza del detto giorno 6 maggio, pel prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 40,000 in aumento al capitolo num. 284 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880:

« Sire — Con legge del 24 dicembre 1879, n. 5205, fu prorogato di sei mesi il termine stabilito da leggi precedenti per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, e venne pure rinnovata al Governo, per l'esercizio 1880, la facoltà di far ricorso al fondo per le *Spese impreviste*, onde provvedere alle spese dell'inchiesta stessa.

« Il Governo ha già dovuto valersi di quella facoltà, mediante il R. Decreto 11 gennaio p. p., n. 5232, per porre a disposizione della Giunta incaricata dell' inchiesta la somma di L. 20,000, trovandosi esaurite le precedenti assegnazioni fattele negli esercizii 1878-1879.

« Risultando però che, per condurre a termine i lavori inerenti a tale inchiesta, farà d'uopo un ulteriore assegno non inferiore a L. 40,000, il riferente, all'appoggio dell'art. 2 della surriferita legge 24 dicembre 1879 e dell' articolo 32 della vigente legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, si onora rassegnare alla firma della M. V. il seguente decreto, col quale dal fondo per le *Spese impreviste* è autorizzato un prelevamento di L. 40,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 284, *Spese per l'inchiesta sull' esercizio delle strade ferrate*, aggiunto allo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1880 ».

(Segue il suddetto R. Decreto, controfirmato dai ministri Magliani e Villa, e che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Ferrovie in Sicilia. — Gl'incanti tenutisi il 14 corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà lunedì 31, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le Prefetture di Palermo, Caltanissetta e Girgenti, ad una seconda asta, per lo appalto della provvista di quintali 318 di chiavarde. quintali 660 di ramponi comuni, e quintali 200 di ramponi speciali d'arresto, occorrenti all'armamento dei tronchi delle ferrovie Calabro-Sicule detti di Vallelunga e delle Caldare in Sicilia, per la presunta somma di L. 44,861 52.

La consegna del detto materiale dovrà farsi entro quattro mesi dalla data della definitiva aggiudicazione e franco di ogni spesa, cioè: allo Scalo ferroviario marittimo di Palermo quintali 94 di chiavrde, quintali 203 di ramponi comuni e quintali 62 di ramponi speciali d'arresto; ed alla Stazione ferroviaria di Porto Empedocle quintali 224 di chiavarde, quintali 457 di ramponi comuni e quintali 138 di ramponi speciali d'arresto.

Gli aspiranti dovranno fare un deposito interinale di L. 1500, in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata al decimo della presunta somma di deliberamento, in numerario od in rendita come sopra.

— Presso gli stessi Ufficii, si addiverrà martedì 1° giugno p. v., ad una second'asta (essendo caduta deserta la 1ª.) per lo appalto della provvista di scambi ed incrociamenti di via con rotaie, occorrenti all' armamento dei suddetti tronchi di Vallelunga e delle Caldare, diviso in due distinti lotti, cioè:

1°. Scambi ed incrociamenti di via con rotaie di lunghezza normale di metri 6.30, per il complessivo importo di L. 90,056;

2°. Scambi ed incrociamenti di via con rotaie di lunghezza normale di metri 9, per il complessivo importo di L. 107,536.

Epoca della consegna e Scali ferroviarii per la medesima, da mesi 4 a 10, a termini del Capitolato.

Gli aspiranti dovranno fare un deposito interinale di L. 3000 per ciascun lotto, in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva per ciascun lotto resta fissata al decimo della somma di deliberameto, in numerario od in rendita come sopra.

Ferrovia Caltanissetta-Licata. — Ieri l'altro ebbe luogo la visita di ricognizione per l'apertura del tronco ferroviario Campobello-Favarotta.

Fra tre mesi si aprirà pure il tronco Favarotta-Licata, con trasbordo alla grande galleria Fucile.

La grande frana ivi avvenuta e le condizioni tecniche eccezionali di quel lavoro, ne ritarderanno per qualche tempo la fine, non ostante che si facesse di tutto per vincere le difficoltà.

Consorzio interprovinciale veneto. — Il 20 corr. ebbe luogo in Padova l'annunciata adunanza dell'Assemblea consorziale ferroviaria.

Scopo precipuo dell'adunanza era il transigere colla Società Veneta ogni vertenza dipendente dalla costruzione delle strade ferrate E la transazione, iniziata per opera degli arbitri, e particolarmente con lettera del presidente del Collegio arbitrale, comm. Luzzatti, venne dall'Assemblea unanimemente accolta con questo: che colla transazione medesima vennero a sopirsi, non solo le questioni già soggette ad arbitramento, ma ogni altra vertenza anche di semplice liquidazione.

Nell'Assemblea inoltre vennero dal Comitato date alcune comunicazioni dei fatti più notevoli concernenti la azienda ferroviaria: lettera del Ministro dei lavori pubblici concernente, in massima, la sistemazione delle strade ferrate; definizione delle vertenze coll'Ufficio di liquidazione delle Ferrovie dell'Alta Italia; assicurazione dagli incendii mediante la Compagnia « The London and Lancashire »; convegno colle Ferrovie dell'Alta Italia e colla Provincia per la tettoia nella Stazione di Vicenza; nomina di due agenti del Controllo, il nob. Pasini in sostituzione del defunto Tessari per la Provincia di Treviso, ed il sig. Rainerio Torresini in sostituzione del rinunciante ing. Querini per la Provincia di Padova.

Ferrovie Venete — Il Consiglio comunale di Treviso, il 22 corr., votò di concorrere nella spesa per la ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, secondo il piano progettato dalla Deputazione provinciale; per cui al Comune di Treviso sono accollate 150 carature delle 1000 nelle quali venne suddiviso tutto l'onere dei Comuni. Questa spesa sarà approssimativamente di L. 44,000.

Tramway Lodi-Crema-Soncino. — Si ha da Lodi che questo *tramway*, che si sta costruendo da una Società inglese, doveva essere finito nello scorso novembre; ma per l'incertezza e per la lentezza con cui si condussero i lavori, sarà molto se potrà essere messo in attività nel prossimo giugno. Questa Società, che è rappresentata dal sig. Marmont, non ha badato a spese, ha costruito una magnifica Stazione ed un bellissimo ponte in ferro; e tutti le augurano che sia per ritrarre dal cospicuo capitale impiegato quei frutti che a ragione essa si aspetta.

Tramway Firenze-Prato. — Togliamo dalla *Nazione* i seguenti ragguagli sulla inaugurazione di questo *tramway*, già annunciata nel numero precedente:

Alle 11 ant. di lunedì ebbe luogo la partenza del treno inaugurale del *tramway* a vapore Firenze-Prato.

Il treno inaugurale si componeva di 4 vagoni, condotti da due macchine, ed occupati dalle Autorità e dagli invitati.

A Campi Bisenzio, il convoglio si è fermato alcuni momenti al suono della marcia reale, mentre tutto il paese era in festa.

A Prato, quando il convoglio è giunto alla Porta Fiorentina, si trovavano colà tutte le Autorità cittadine a ri-

cevere gl'invitati che accompagnarono al Palazzo municipale.

In quella storica e grandiosa sala, i concessionarii del *tramway* hanno offerto agl'invitati un *déjeuner* ricchissimo, di circa 200 coperti.

Al levare delle mense, il Prefetto, i Sindaci di Prato e di Campi, il sig. Otlet ed altri hanno pronunziato dei brindisi, che sono stati accolti da applausi.

Sono stati inviati telegrammi di felicitazioni a S. M. il Re d'Italia ed a S. M. il Re del Belgio.

Durante il banchetto, la banda di Prato eseguiva scelti pezzi.

Gl'invitati, giunti alle 3 1[2 a Prato, alle 5 1[2 hanno fatto ritorno a Firenze in due convogli.

L'accoglienza di tutte le popolazioni lungo i 17 chilometri di via fu tale, da dimostrare quanta gratitudine e riconoscenza esse provassero per gli egregi concessionarii sigg. Otlet, i quali con questo nuovo sistema di locomozione apportano un notevolissimo incremento alle industrie ed al benessere di quei paesi.

Monumento all'ingegnere Ruva. — La mattina del 18 corr. ebbe luogo in Ancona la inaugurazione della statua eretta nella Stazione di quella città in onore dell'ingegnere Dionisio Ruva, fu Direttore dell'esercizio nelle Ferrovie Meridionali.

La statua è dello scultore Salvatore Albano, egregio artista, noto e lodato per altre opere pregevolissime, e che in questa effigie del Ruva seppe mostrare l'eccellenza del suo magistero, superando le difficoltà che gli venivano dal non aver mai veduto l'illustre effigiato, se non in fotografia.

Il monumento sorge nell'arcata di mezzo del muro della Stazione, a destra di chi viene da Bologna. Il Ruva è raffigurato in piedi. L'attitudine della fisonomia è di chi spiega altrui qualche arduo problema. Il Ruva tiene in una mano il *termodinamometro*, da lui inventato, e nell'altra una formula di *termodinamica*.

Sul bassamento della statua sono le seguenti inscrizioni:

A Dionigi Ruva — Da Borgo Lavezzaro — Primo Direttore dello Esercizio — Per le Strade Ferrate — Meridionali — Superiori e dipendenti — di ogni ordine — Con eguale affetto e riverenza — Posero — MDCCCLXXIX.

E ai lati:

Ingegnere — Superiore alla fama — Vinse con la locomotiva — Al varco dei Giovi — Acclività — Non prima tentate.

Docente — Divulgò primo in Italia — Le dottrine termodinamiche — Consigliere ascoltato — Appianò ardui problemi — Di strade ferrate.

Erano venuti, per questa cerimonia, da Firenze il Direttore generale delle Ferrovie Meridionali ing. comm. Borgnini, i consiglieri d'amministrazione cav. Decio e cavaliere Giarrè, il segretario del Consiglio, il segretario generale amministrativo cav. Fonio, il capo dell'Ufficio legale cav. Moretti, ed altri funzionarii superiori, non solo delle Meridionali, ma dell'Alta Italia e delle Romane.

Il Prefetto, il Procuratore generale, il cav. Fossati regio Commissario, il ff. di Sindaco ed altre Autorità, rappresentanze, e molti egregi cittadini trovavansi pure alla Stazione.

La Direzione dell'esercizio delle Meridionali era rappresencata dal comm. Lanino e da tutti i capi-servizio e capi-ufficio.

Assisteva alla cerimonia tutto il personale, dall'ultimo operaio al più elevato in posto, del servizio della Stazione, oltre gran numero di cittadini e gentili signore.

La Stazione era tutta pavesata a festa. Stavano schierate di fronte al monumento alcune locomotive, pure imbandierate, tra cui quella che porta il nome di *Ruva*, e quella denominata *Giove*, che nel 1863 fece la prima corsa di inaugurazione della linea da Ancona oltre il Tronto.

Alle 10 precise cadde la tela, che copriva la statua, e il comm. Borgnini, in un breve e succoso discorso, enumerò con elegante semplicità e con affettuosa parola le grandi benemerenze del Ruva verso la scienza, specialmente nelle sue applicazioni alle ferrovie, verso la Società delle Meridionali, e verso i suoi colleghi e dipendenti, e mostrò quanto fosse per intelletto e per animo.

Parlò poi il cav. Fossati, R. Commissario alle Ferrovie, incaricato di rappresentare il Ministro dei lavori pubblici, e il conte De Norceu, impiegato nel Commissario.

Il cav. Frediani, ff. di Sindaco di Ancona, disse parole veramente degne in nome della cittadinanza ch'egli rappresenta, ricordando che il Ruva amava Ancona come sua seconda patria, e che Ancona, siccome gli aveva reso in vita eguale affetto, così ora si pregiava di serbarne o di onorarne l'immagine e la memoria.

Il prof. Albano, presente alla cerimonia, fu di poi complimentato per la sua bell'opera dai personaggi che vi avevano assistito.

Compiuta l'inaugurazione, gl'invitati si riunivano per prender parte ad una refezione offerta dall'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, e che fu servita per ogni riguardo inappuntabilmente.

Nell'insieme la festa, dicono i giornali locali, riescì completamente; e ne va lodato il personale tutto della Amministrazione delle Meridionali, che organizzò sì felicemente questa solennità, ad onore del compianto scienziato, ingegnere Ruva.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — In forza dell'autorizzazione ricevuta mediante la risoluzione federale del 23 dicembre 1879, il Consiglio federale ha approvato la cessione alla Società ferroviaria Nord-Est, unitamente alle variazioni introdotte in alcuni punti: 1°. la concessione argoviese del 23 febbraio 1872 per una ferrovia da Aarau sopra Suhr e Kölliken, nella valle del Wigger, fino al confine cantonale presso Niederwyl; 2°. della concessione federale del 22 settembre 1873 per una ferrovia da Winterthur sopra Kloten, Glattbrugg, Baden e Lenzburg per Hungerschwyl, e da colà da una parte sopra Suhr e Saffenwyl per Zofingen, e dall'altra parte per Aarau (sezione occidentale della ferrovia nazionale). Per la costruzione di una congiunzione di questa linea colla Stazione della ferrovia Nord-Est di Oerlikon vien fissato il termine fino all'entrata in vigore dell'orario estivo per il 1881.

Ferrovie Francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici è stato udito il 20 corr. dalla Commissione generale ferroviaria intorno al suo progetto di legge per autorizzarlo ad assicurare, coi mezzi che giudicherà più convenienti, l'esercizio provvisorio delle ferrovie costruite dallo Stato e non ancora concesse.

La Commissione propone di accordargli questo diritto, ma limitando ad un anno la durata dell'esercizio provvisorio, a partire dal 1°. gennaio 1881, e poscia a condizione che si debba precisamente indicare le linee alle quali codesto esercizio verrà applicato.

Trattasi di 365 chil. di linee compiute, o che stanno per compiersi.

Ferrovie ungheresi. — La *Pester Corresp.* annunzia da parte competente che le trattative del Governo ungherese all'erezione della ferrovia Pest-Semlino, non ebbero alcun resultato. Il Governo domanderà nei prossimi giorni al Reichstag la facoltà d'incominciare i ponti e i tunnel della linea Pest Semlino, e presenterà soltanto in autunno un progetto definitivo sulla base di studii che sono ancora da farsi.

— Scrivono poi da Budapest, 18, alla *Perseveranza*:

Nel breve tratto di tempo che decorrerà prima della chiusura dell'attuale sessione parlamentare, la nostra Camera dei deputati si occuperà ancora del progetto di legge relativo alle ferrovie d'interesse locale, di quello concernente il riscatto da parte dello Stato della ferrovia del Tibisco, ed infine della legge relativa alla linea ferroviaria Budapest-Semlino. I nostri Circoli finanziarii e politici s'interessano vivamente del progetto di riscatto della ferrovia del Tibisco, e soprattutto dell'articolo V del medesimo, secondo il quale

la Direzione attuale resterebbe in funzione durante 10 anni per curare gli interessi degli azionisti. Questo articolo ha suscitato una viva discussione nella Commissione, ma è stato finalmente approvato.

Ferrovie serbe. — La *Polit. Corresp.* è arrabbiata perchè le corrispondenze da Belgrado recano che alla Scupcina vi saranno delle opposizioni all'approvazione della Convenzione ferroviaria austro-serba.

Del resto, le opposizioni non sono tanto in merito alle clausole della Convenzione, quanto riguardo la possibilità che la Serbia sia costretta ad accettare tutti i capitali austro-ungarici per la costruzione delle sue linee e rendersi così dipendente economicamente dal potente vicino.

A Vienna ed a Pest si lavora attivamente per decidere il Governo di Belgrado a stringere contratti coi capitalisti austro-ungarici; ma vi sono altri concorrenti esteri. C'è il Baranov russo, rappresentato dal generale Chernaieff; c'è il Poliakof pure russo, e c'è il Filleul agente della Casa Frémy francese. È sperabile che nel concorso, che verrà aperto subito dopo la chiusura della Scupcina, non si lascierà assolutamente il campo libero ai soli capitali austro-ungarici.

Ferrovie Spagnuole. — Lo *Standard* ha da Madrid, 19:

La Corte marziale di Ciudad Real ha condannato a morte 13 individui, i quali parteciparono all'assalto del treno ferroviario dell'Andalusia; fra questi è compreso un facchino della Stazione di Alcazar. Gli altri sei furono condannati alla galera a vita. Pare che le condanne a morte verranno tutte eseguite, perchè spesso si ripetono in Spagna delitti gravi contro i proprietari, ed il Governo vuol dare un esempio.

Ferrovia Trans-Sahariana. — La Missione composta dai sig. Choisy ingegnere in capo, Barois e Rolland, ingegneri dei ponti e strade e delle miniere, ed incaricata di studiare i varii tracciati proposti per la ferrovia Trans-Sahariana, ha compiuto con successo il suo programma e si è spinta sino al di là dell'Oceano. Il *Temps* crede sapere ch'essa reca conclusioni favorevoli alla provincia di Costantina come testa di linea.

Ferrovia in China. — Abbiamo già detto che nel 1875, allo scopo di tentare l'introduzione delle ferrovie in China, i signori Iardine e Matheson di Shanghai, col concorso degli ingegneri Rapier e Dixon, riuscirono a costruire da Shanghai a Wousou una piccola ferrovia a scartamento di m. 0.76, di chilom. 14 e mezzo di lunghezza, con due fermate intermedie.

Il binario posava, per quasi tutta la linea, sopra un terrapieno di m. 2.45 di altezza. I lavori d'arte erano insignificanti; le rotaie in acciaio del tipo Vignole pesavano 13 chilog. per metro corrente.

Al 1° dicembre 1876, data dell'apertura completa della linea, il materiale si componeva: di tre macchine, di cui due del peso di 9 tonnellate, e la terza di 13; di due vetture di 1ª classe, due di seconda, ed otto di terza, da 25 posti ciascuna.

Il servizio era fatto ogni giorno da sette treni in ciascun senso, e si percorrevano i 14 chilom. e mezzo in 35 minuti. Il prezzo dei posti era, per l'intero percorso, di 5 fr. per la 1ª classe, e di fr. 2.50 per la seconda, e di fr. 0.85 per la terza. Quasi tutti i viaggiatori prendevano la terza. Sopra 100 viaggiatori, ve n'erano 1.2 0[0 di prima, 2.4 di seconda e 96.4 di terza classe. Contavansi in media 100 viaggiatori per treno, e in certi casi, questo numero arrivò sino a 300. I capi-stazione, i macchinisti ed i guarda-freni erano inglesi. I contabili, i fuochisti e gli operaj si reclutavano fra gl'indigeni, che si dimostrarono docilissimi, laboriosi ed esperti.

La piccola ferrovia, com'è noto, fu benissimo accolta dal pubblico chinese. Le vetture portavano soventi due volte il loro carico di viaggiatori, e non s'ebbero mai a deplorare accidenti. Il valore dei terreni aumentò nei dintorni della linea, malgrado lo sconvolgimento che avrebbe dovuto cagionare, secondo molta gente, *agli spiriti del cielo e della terra*.

E codesta ferrovia avrebbe, senza alcun dubbio, continuato a prosperare ed avrebbe dato impulso alla costruzione delle strade ferrate in China, senza le difficoltà che sorsero tra l'Inghilterra ed il Governo imperiale, in seguito all'assassinio del sig. Margary. Il Governo chinese approfittò di queste difficoltà per riscattare la linea per una somma di fr. 1,950,000, prezzo appena rimuneratore delle spese d'impianto; si tolsero le rotaie, che, insieme a tutto il materiale, si spedirono al Governo di Formosa, desideroso in quel momento d'avere una ferrovia nella sua isola.

Però, come fu già annunziato, tutto il materiale della piccola ferrovia da Shanghai a Wousoug è attualmente a Formosa in uno stato di deperimento, che lo renderà probabilmente inservibile. Questo insuccesso, dovuto a cause puramente politiche, non ha tuttavia scoraggiato il sig. Morrison, il quale spera di poter ben presto costruire definitivamente la prima ferrovia chinese. Glielo auguriamo.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta serale del 19 corr., discutendo il bilancio pel 1880, trattò delle spese per la selciatura della via Nazionale e della sistemazione della piazza di Termini, ove deve sorgere il monumento a Vittorio Emanuele; e parlarono in proposito i consiglieri Bracci, Renazzi, Torlonia, Vitelleschi, Mariani, Finali, Bastianelli e Aldobrandini.

Il Sindaco parlò per ultimo, e lungamente, svolgendo la proposta dell'aumento per la selciatura di via Nazionale, ed invitando il Consiglio a votarla.

L'aumento di L. 80,000 per la selciatura di via Nazionale venne quindi approvato.

Si parlò poscia della sistemazione della piazza di Termini, ove deve sorgere il suddetto monumento; ma, occorrendo per questa sistemazione una gran somma, e non avendo il Comune fondi disponibili, nulla si potè deliberare.

— Nella seduta del 21, il consigliere *Alatri* domandò al Sindaco se le voci corse sulla prossima costruzione del Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti avessero fondamento.

L'on. *Ruspoli* rispose che effettivamente nella Giunta fu presa la determinazione di metter mano a quest'opera, ed a tal fine sono state iniziate pratiche per la cessione immediata dell'area di proprietà governativa e per ottenere ch'essa sia ceduta intanto provvisoriamente, in attesa del voto del Parlamento, non potendosi dubitare che possa essere ritirata un promessa, anzi un impegno preso tanto formalmente dal Governo.

Il Sindaco non dubita punto di tale cessione; ma ove trovasse difficoltà, sarebbe scelta un'altra area in altra località adatta, non intendendo che la edificazione di questo Palazzo subisca ulteriore ritardo.

Il Sindaco spera che la cerimonia dell'inaugurazione della prima pietra verrà fatta il giorno della prossima festa dello Statuto.

La notizia data dall'on. Ruspoli è stata accolta con plauso da tutti i cosiglieri.

Però l'on *Finali* soggiunse che non si deve transigere sul luogo stabilito per l'edificazione del Palazzo; che l'area promessa e destinata è quella in via Nazionale, e che non si debba ricercarne altre.

Mariani pure ricordò che il Governo per ben due volte ha bandito il concorso per un Palazzo dell'Esposizione da costruirsi nell'area di via Nnzionale, e non vede ragione perchè possa dubitarsi che ora a quell'area se ne voglia surrogare un'altra.

Dopo ciò, il Sindaco invitò l'assessore per l'edilizia a leggere la nota dei lavori da farsi nell'anno, perchè il Consiglio approvi quelli crederà più nrgenti ed opportuni.

Si fanno parecchie osservazioni sopra la maggiore o minore necessità di alcuni di questi lavori, ed in generale prevale la massima di fare le possibili economie.

I lavori nella massima parte consistono nella costruzione di gallerie sotterranee, marciapiedi e selciature.

Intanto viene approvata la proposta del restauro della via Venti Settembre, e la costruzione della galleria sotterranea nella stessa strada per L. 50,000.

Condanna. — Leggiamo nei giornali di Verona:

I lettori ricordano l'audace aggressione compiuta da due malandrini — l'anno scorso — sulla linea ferroviaria Ala-Verona, a danno degl'inglesi coniugi Bacon e dell'ingegnere Celestino Romaniello di Napoli, che viaggiavano in un *coupè* di prima classe.

Alle Assise di Verona ebbero termine i dibattimenti colla condanna di ambedue gl'imputati; uno, certo Zampoco a 30 anni, e l'altro, Giovanni Aprile, a 20 anni di lavori forzati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii mantennero nella scorsa settimana, con sufficiente vigoria, i prezzi già conseguiti; e le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 445 al 444; le Obbligazioni relative sul 288.50 a 289; i Boni sul 599.

Trattate le Sarde, della serie A, a 296 e 296.25; quelle della serie B, a 300; le nuove, a 280 e 280.75.

L'Alta Italia si tenne a 298.75 ed a 300.50; le Pontebbane a 462; Monte Ceneri a 514; le Palermo-Trapani a 321 a 324 domandate; le Centrali Toscane a 470. In aumento le Azioni Ferrovie Romane da 158.50 a 160.

Quotate a Parigi le Lombarde a 177 e 180; le Obbligazioni a 274 e 272; le Vittorio Emanuele a 280 e 282; le Azioni Romane a 145 e 146; le Obbligazioni a 335 e 336.

CONVOCAZIONI

Société anonyme des Tramways et Chemins de fer économiques Rome-Milan-Bologne — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 giugno p. v. in Bruxelles (boulevard Anspach, 22), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e del Consiglio di sorveglianza sulla gestione del 1879, per comunicazione del bilancio, per deliberare sulla partecipazione della Società a quella dell'esercizio delle *Acque Albule*, per la nomina di un amministratore uscente, e per modificazioni allo statuto sociale.

Società della Ferrovia Palermo-Trapani — Gli azionisti sono convocati pel 19 giugno p. v. in Roma (via della Mercede), per l'approvazione del bilancio sociale, per comunicazioni della Direzione, e per la nomina di amministratori in luogo degli uscenti d'ufficio.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 giugno p. v. in Padova (sede sociale, via Eremitani, 3306), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sulla gestione 1879, per l'approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di 5 consiglieri e 3 censori.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 giugno p. v. in Milano (sede sociale, via Silvio Pellico, 12).

Avvisi d'Asta

Il 31 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici, e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra Auletta ed il Ponte Aritello o Gallitello, della lunghezza di m. 53,349, in diminuzione della presunta annua somma di L. 21,251.36, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato.

— Il 3 giugno p. v., presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria comunale da Taggia a Badalucco, per il presunto importo di L. 116,000. Deposito interinale L. 5000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 11,000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Portici, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una piazza dinanzi alla chiesa parrocchiale, dell'apertura di una nuova via basolata conducente alla Stazione, della formazione di una Villa municipale, ed altre opere inerenti, per il presunto importo cumulativo di L. 444,683.67. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 100,000 in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Mogorella (provincia di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale da Mogorella a Ruinas, della lunghezza di m. 5877.22, per il presunto importo di L. 40,517.68. Deposito interinale L. 900 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1800 idem o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti alla caserma Santa Prassede in Roma per l'ammontare di L. 27,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di Pescorocchiano (prov. di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che, partendo da Pescorocchiano, va sino al confine del Comune di Borgocollefegato, della lunghezza di m. 4449.83, per il presunto importo di L. 47,000. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000, idem o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Verona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione dei due tratti componenti il 2° tronco della strada nazionale da Mantova a Monselice, compresi, l'uno fra il confine mantovano e la Stazione ferroviaria di Cerea, e l'altro fra la Stazione di Legnago ed il confine padovano, della lunghezza complessiva di m. 27,668, per la presunta somma annua di L. 19,828.93, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto del restauro delle caserme Santa Caterina da Siena, Sora, Clarelli, S. Salvatore in Lauro e Serristori in Roma, per il complessivo importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2000, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sotto prefettura di Cotrone, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione dei due tronchi di strada obbligatoria, il primo da Rocca di Neto al confine di Belvedere, per la lunghezza di m. 6921, ed il secondo da Rocca di Neto alla consortile Cotrone-Savelli, per la lunghezza di m. 1636, e del complessivo importo di L. 75,896.83. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale a L. 9000 in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sotto prefettura di Casale, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un canale di derivazione di 2 m. c. d'acqua al minuto secondo dal fiume Po, a sponda destra, sotto il Castello di Verua Savoia (Torino), e di un fabbricato ad uso molino a 4 palmenti a sistema anglo-americano, per il complessivo importo di L. 142,305.87. Deposito L. 500 di rendita in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000, idem.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il presunto importo di L. 112,500. Consegna entro 160 giorni, in 5 rate eguali di 6000 aste ciascuna. Deposito cauzionale L. 11,300 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 50,000 di Olio di Oliva, per il magazzino di FOLIGNO, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid. del dì 2 giugno p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione :

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell' art. 3° del Capitolato.

Firenze, 20 maggio 1880.

La Direzione generale.

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

CONVOCAZIONE DI ADUNANZA GENERALE ORDINARIA

Nella seduta del dì 20 corrente il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi al disposto dell'art. 20 dello Statuto sociale, ha deliberato che gli Azionisti della Società siano convocati in *generale Adunanza* pel dì 28 *giugno prossimo, a mezzogiorno,* presso la Sede sociale in Firenze, ed ha fissato il seguente

PROGRAMMA:

Lettura del Rapporto dei Sindaci per la revisione del Bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1879;

Lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione;

Approvazione del Bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1879;

Nomina di un Consigliere in surroga del sig. *Comm. March. Filippo Berardi,* dimissionario, da rimanere in ufficio fino al 31 dicembre 1880 (Art. 44 dello Statuto);

Nomina dei Consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'Ufficio il 31 dicembre 1880, cioè i signori

Berardi Marchese Filippo,
Tossizza Barone Michele,
Vimercati Gaetano,
Bigatti Cav. Ambrogio,
Lefrançois Ingegnere Sosthène,
Goupil Cav. Adolfo.

Nomina di tre Sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del Bilancio sociale dell'anno 1880.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 21 *maggio* 1880.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 2 Giugno 1880 N° 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA IN SARDEGNA

(Continuazione e fine — Vedi n. 21).

Il 20 aprile si tenne una seduta in Sassari. Venne interrogato per primo il cav. *Vitelli*, sindaco di Sassari. Dopo avere rammentate le proteste fatte dal Consiglio comunale e dai rappresentanti della Provincia al Parlamento, fa istanza alla Commissione perchè sia costruita in quella città una Stazione ferroviaria definitiva. Parla anche dei reclami della popolazione contro il servizio ferroviario, relativamente agli orarii, alla mancanza di vagoni, ecc.; ma spera che molti inconvenienti spariranno, quando le linee Sarde saranno tutte in esercizio.

Diego Brusco, negoziante, membro della Camera di commercio, chiede di fare alcune considerazioni generali, prima di rispondere agli articoli 4, 40 e 49 del *Questionario*.

È fuor di dubbio, che le Stazioni ferroviarie nei porti di mare, e soprattutto nelle isole, debbono esser considerate come punti d'attacco di una grande arteria stradale fra le isole ed il continente: una parte di questa arteria, la marittima, è solcata dal piroscafo; l'altra, la terrestre, è percorsa dalla locomotiva. È in queste Stazioni marittime che si opera il passaggio della merce dalla nave al vagone, e viceversa dal vagone alla nave; ed è perciò che queste Stazioni debbono esser fornite di tutti quei mezzi e di tutti quei comodi, che sono richiesti dalle esigenze del commercio moderno.

La Stazione di Portotorres non è che un meschino caseggiato, poco più di una Stazione campestre: manca assolutamente di locali e di magazzini per il deposito temporaneo delle merci in arrivo e in partenza. Quando le merci arrivano in quella Stazione, o sono lasciate sui carri, o si sbarcano sulla calata del porto, e vi rimangono talvolta intiere giornate prima di essere imbarcate sui piroscafi o sui legni a vela, esposte a tutte le intemperie delle stagioni, e senz' altra salvaguardia che la buona fede pubblica.

La Società delle ferrovie ha molto opportunamente congiunto con un binario il porto con la Stazione, ma ciò non basta; conviene che essa, con le aree di terreno assai spaziose che possiede, costruisca almeno delle tettoie, sotto le quali possa mettere a riparo le merci e farle meglio sorvegliare dal personale ferroviario.

La Stazione di Portotorres, dopo quella di Cagliari, è il maggior centro d'attività nell'isola; vi si fa un movimento di 25 mila viaggiatori all'anno e di 70 mila tonnellate circa di merci, e questo movimento non indifferente deve senza dubbio accrescersi dopo ultimata l'intera rete ferroviaria; per cui è indiscutibile la necessità di ampliare quella Stazione, di provvederla di tutto ciò che occorre, in modo convenevole per i bisogni del commercio e dei viaggiatori.

Si dice che la questione della Stazione di Portotorres è collegata con la sistemazione del porto: ciò è verissimo; e come tutti gli interessi economici si collegano fra di loro, così la Stazione ferroviaria ed il porto si completano a vicenda.

Raccomandiamo quindi vivamente all'onor. Commissione, acciò il Governo provveda alla sistemazione del porto di Torres, e non voglia dimenticare la legge sottoposta al Parlamento nazionale sino dal gennaio 1879. Quella legge, con cui si proponeva, con appositi stanziamenti nei bilanci dello Stato, di migliorare i porti dell'isola, fra i quali quello di Portotorres, è per noi di vitale importanza, ha troppo intima relazione con tutto il servizio ferroviario insulare, che ha per principale obbiettivo gli sbocchi verso il mare. Esprimiamo quindi i nostri voti, che questa legge sia prontamente discussa e votata, affinchè non sieno, come altre volte, deluse le nostre più giuste aspettative.

Mi permetterò anche di fare qualche osservazione sulla Stazione di Sassari, nella quale tutto spira un'aria di meschinità e di grettezza che disgusta.

Nella nostra Stazione non vi sono tettoie, nè magazzini sufficienti per il ricevimento e per il deposito temporaneo delle merci. Gli olii ed i vini, per esempio, che sono i nostri principali prodotti, si portano alla Stazione coi carri, e si sbarcano sul *ramblais*; e, finchè non si siano accumulate tante botti da formare un vagone completo, si lasciano esposte sotto la sferza del sole, che fa danno ai recipienti, e produce dei cali, che, negli olii soprattutto, cagionano agli speditori perdite non indifferenti.

La sala d'aspetto, così detta di 1.a e 2.a classe, è troppo meschina e ristretta; quella di 3.a classe è assolutamente

insufficiente per la Stazione di una città come Sassari.

All'imbarcadero manca una tettoia, che ripari dal sole e dalla pioggia le vetture e i passeggieri; di modochè, nella stagione soprattutto estiva e nelle ore calde della giornata, le vetture diventano tanti forni a *riverbero*.

Si osserva che quella di Sassari è una Stazione provvisoria, che sarà migliorata e ingrandita dopo compiuta la rete ferroviaria. Questa speranza ci conforta: in ogni modo, crediamo nostro dovere di far rilevare (come se ne sarà accertata di presenza la stessa onorevole Commissione) lo stato deplorevole della nostra Stazione, affinchè si metta al più presto possibile mano ai restauri ed agli ingrandimenti, richiesti dai bisogni del commercio e reclamati dal paese.

L'oratore passa poi ai diversi articoli del *Questionario*, sui quali si è proposto di ragionare, principiando dal 4°.

È certo che il capitale italiano non sarebbe venuto in Sardegna ad impiegarsi in costruzioni ferroviarie; e quindi noi isolani dobbiamo un tributo di gratitudine al Semenza, che rese possibile sul mercato inglese la costituzione di una Società per le costruzioni ferroviarie nell'isola. Una parola di gratitudine è pure dovuta ai coraggiosi concessionarii della sua impresa, nei quali non vediamo solo degli speculatori, ma persone altamente benemerite, che hanno studiato e conosciuto meglio di noi il paese nostro, ed hanno mostrato fede nelle sue grandi risorse e nel suo avvenire.

Si sentono frequenti lagnanze del Commercio per la mancanza di carri, la quale fa sì che la merce talvolta impieghi parecchi giorni, prima di arrivare a destinazione. Questa mancanza però non è costante, ed accade quando vi è un grande movimento di merci in certi periodi dell'anno e in date circostanze.

Questa mancanza viene attribuita al materiale, che serve ai trasporti dell'Impresa costruttrice, e non vi ha dubbio che, una volta terminata la ferrovia, non mancherà il materiale per tutti i bisogni del commercio.

Il numero di tre treni giornalieri d'andata e ritorno nel tronco Sassari-Portotorres, e quello di due treni parimente giornalieri nel tronco Sassari-Giave sono sufficienti per l'attuale movimento dei viaggiatori e delle merci, e non si sente per ora il bisogno di un maggior numero di corse.

Per contro, non si può a meno di osservare che la velocità dei treni è piccola; e se dovesse conservarsi così anche per l'avvenire, tanto valeva costruire dei *tramways*, o dei binarii a sezione ridotta. Infatti, che la velocità dei nostri treni sia inferiore a quella che si esperimenta su tutte le ferrovie italiane, basta riflettere che da Sassari a Portotorres, per una percorrenza di 20 chil., si impiegano 47 minuti; si viaggia quindi in ragione di 25 chilometri all'ora, in un piano stradale in perfetto assetto, solido ed in pieno esercizio già da parecchi anni.

Dopo aver parlato degli orarii e delle coincidenze dei treni con gli arrivi per mare, il signor Brusco entra a parlare della ferrovia che deve far capo a Nuoro.

Quando nel 1863 si fece al Semenza la concessione delle ferrovie Sarde, fu stabilito che la linea centrale, partendo da Oristano, dovesse risalire lungo la valle del Tirso, allo scopo di ravvicinare le parti montuose del Nuorese col restante dell'isola. Quando poi nel 1877 si discusse nella Camera la costruzione delle linee Sarde del 2° periodo, si abbandonò quella del Tirso, stabilita nel primitivo progetto, e fu prescelta, per risparmiare una maggiore spesa di 10 milioni, la linea attuale per Macomer.

Però fu votato dalla Camera un ordine del giorno, in cui è detto che, non appena le condizioni finanziarie dello Stato lo avessero permesso, il Governo avrebbe provveduto alla costruzione di una linea, che allacciasse a Macomer l'altipiano del Tirso con la città di Nuoro.

Il Parlamento nazionale, che ha ora creduto abbastanza ricco il Regno d'Italia per spendere un miliardo e 300 milioni in costruzioni ferroviarie sul continente, non avrà più dinanzi a sè la difficoltà finanziaria, come nel 1877; e non vorrà negare all'isola un bocconcino del lauto banchetto del miliardo, dando a Nuoro la sua linea di ferrovia, la quale dovrebbe attraversare, a preferenza dalla valle del Tirso, le zone ubertose del Goceano per raggiungere il campo d'Ozieri, e procurarsi una più breve e diretta comunicazione col suo centro amministrativo, Sassari, e coi due porti Terranova e Portotorres. —

Il cav. *Casella*, direttore della Banca Sarda, risponde all'articolo del questionario nel quale si domanda quali conseguenze sarebbero derivate, qualora lo Stato fin dal 1860 avesse adottato il sistema di costruire ed esercitare da sè tutte le ferrovie.

Egli ritiene che, se il 14 luglio 1862, invece di votare la legge che accordava ad una Società estera il diritto di costrusione ed esercizio delle ferrovie Sarde, il Parlamento avesse deliberato che lo Stato ne assumesse per lo meno la costruzione, gl'interessi dell'isola e del Governo se ne sarebbero avvantaggiati.

Esamina la questione dal punto di vista dell'interesse morale e materiale dell'isola, dal lato economico e da quello politico.

Coglie qui l'occasione per ribattere la cocciuta opinione di taluni, i quali sostengono che la Sardegna non sia suscettibile di colonizzazione per difetto di acque e per insalubrità di clima. Per quanto riguarda le acque, può rispondersi che, se bastavano quando la Sardegna contava tanto maggior numero di città e di abitanti, se ne può dedurre che sarebbero sufficienti anche oggi. Sull'insalubrità del clima poi, quando non si voglia addebitare al Governo la colpa di avere peggiorate le condizioni col permettere la estirpazione dei boschi (colpa alla quale riparò istituendo un Corpo di guardie forestali, quando non vi era più nulla da estirpare), si può asserire che il clima della Sardegna, massime in molte località, non è poi così pestifero come in qualche provincia del continente.

Ritornando a fatti che nessuna dimostrazione teorica vale a cancellare, è indubitato che molti danni alla Sardegna derivano dalla concessione della costruzione ed esercizio delle ferrovie alla Compagnia Semenza. Il Semenza fallì: il suo fallimento fu una delle principali cause per le quali il nome di un Istituto di credito dell'isola venne talmente scosso, che oggi ancora porta visibili traccie del colpo ricevuto, e correrà molto tempo prima che le sue ferite possano essere completamente rimarginate. Per quanto riflette i successivi accordi e Convenzioni, a tutti sono note le controversie insorte intorno a Chilivani, punto ove la Società pretese di fermare la costruzione, edificandovi un simulacro di Stazione, cui ironicamente imponeva il nome di Ozieri.

Del tracciato delle linee non parla, perchè affatto incompetente; solo ripete, per averlo udito da molti tecnici, che la costruzione non presenta, in genere, la voluta solidità, e che le curve e le pendenze sono tali che non potrà mai ottenersi di viaggiare con treni a grande velocità, e quindi la sicurezza personale è tutt'altro che garantita.

Quanto alla regolarità del servizio, lascia che ne parlino i viaggiatori e la classe commerciale. Ignora quale sia la forza delle macchine pel servizio merci e viaggiatori, e non sa quanti vagoni e vagoncini siano disponibili. Non conosce il numero dei carri e delle carrozze che furono fabbricati per servizio della Compagnia; ma dichiara che più volte gli avvenne di viaggiare in treni condotti da macchine insufficienti alla trazione del convoglio, ed in vagoni che, destinati soltanto ai viaggiatori di prima classe, erano riempiti di altri viaggiatori di 2.a e 3.a classe, raddoppiando anche il numero delle persone in proporzione a quello dei posti, in modo da dover viaggiare anche in piedi.

Se queste linee fossero state costruite ed esercitate dallo Stato, si sarebbe ovviato all'inconveniente di far sottostare il commercio ed i viaggiatori all'arbitrio, al capriccio di una Società, la quale non può aver altro movente che quello di aumentare i benefizii, mentre non si dà cura di soddisfare alla comodità dei viaggiatori, nè agli interessi del commercio

Esposte le ragioni che, secondo lui, militano in favore della costruzione e dell'esercizio governativo in Sardegna, per quanto riflette gl'interessi morali e materiali dell'isola, il Casella passa a rispondere a quella parte del quesito n. 7, nella quale si domanda se la costruzione ed eser-

cizio governativo avrebbero importato maggiori o minori oneri alle finanze dello Stato.

Gli sembra che ci voglia ben poco per capacitarsi della convenienza che avrebbe trovato lo Stato nel farsi costruttore ed esercente delle ferrovie Sarde. La Compagnia concessionaria è inglese, i capitali vengono dall'Inghilterra; è chiaro che i benefizii risultanti da questa operazione andranno ripartiti fra gli azionisti inglesi che fornirono il capitale, e niuno vorrà porre in dubbio che non abbiano da questa operazione a realizzarsi dei benefizii.

Sono poi 14,800 lire d'indennità chilometrica che il Governo deve pagare alla Società per l'esercizio delle ferrovie Sarde. Se invece le esercitasse il Governo, eliminando mano mano gli abusi, introducendo quelle modificazioni che la pratica avrebbe suggerito, riparando a quegli errori nei quali è pur forza cadere al cominciare di qualunque intrapresa, l'oratore crede che l'aggravio al bilancio dello Stato, compreso il capitale impiegato nella costruzione e le spese di manutenzione e d'esercizio, non sarebbe mai tale quale venne stabilito coll'ultima Convenzione del 1° maggio 1877.

A queste sue idee, sa di avere molti oppositori, i quali vanno gridando che non si avrebbero mai avuto ferrovie in Sardegna, se una Compagnia non ne avesse assunto l'impegno, perchè il Governo non vi si sarebbe mai indotto, nè avrebbe avuto i mezzi per effettuarne a proprio conto la costruzione. Questa obbiezione egli non la trova abbastanza seria; non può fare così gran torto agli uomini, che dal 1860 in poi furono successivamente chiamati a governare il nostro paese. È vero che nel 1862, epoca in cui fu firmata la prima Convenzione, le condizioni economiche dello Stato non avrebbero permesso d'intraprendere la costruzione delle nostre ferrovie; ma, con un po' di buona volontà, egli crede che i mezzi si sarebbero trovati. E se ciò si fosse verificato sin da quattordici anni or sono, a quest'ora la Sardegna si troverebbe in altre condizioni d'incivilimento, di sicurezza pubblica, di produzione; ed il Governo, che avrebbe oggi eliminato ogni difficoltà intorno all'esattezza del servizio, e fatto esperienza per ridurre le spese a quanto può essere strettamente necessario, riscuoterebbe oggi dalla Sardegna maggiori tasse per l'accresciuta produzione, non dovrebbe gravare il bilancio dello Stato di tanta cospicua somma per l'indennità chilometrica, e ad ogni modo sarebbe certo che una parte di queste somme non andrebbe ad impinguare la borsa di capitalisti stranieri.

Esaminando la questione anche dal lato politico, dimostra la necessità che lo Stato sia assoluto padrone delle ferrovie in Sardegna. Egli ritiene un pericolo per l'Italia il non essere assoluta padrona delle ferrovie Sarde, quando a un dato momento le fosse necessario di approfittare di questo mezzo di rapida comunicazione, che deve necessariamente esser libero in ogni punto. Nè giovano a quietare le apprensioni i patti e le Convenzioni, che stabiliscono un'Amministrazione composta di elementi misti, vale a dire anglo-italiani: no, no! I capitali sono inglesi, l'indirizzo è inglese, l'alta direzione tecnica è inglese; e perciò nessun dubbio che ad un dato cenno, per quanto riguarda il servizio ferroviario, tutto obbedirebbe all'Inghilterra. —

Domenico Costa, negoziante, si dichiara poco competente in questioni ferroviarie. Crede anch'egli che lo Stato avrebbe avuto maggior vantaggio, costruendo da sè le ferrovie Sarde. Parla degli orarii e delle tariffe, ed è contrario all'esercizio privato. Dice che in molti tratti i carri fanno concorrenza alla ferrovia. —

Il cav. *Giuseppe Bontà*, spedizioniere, parla del servizio a domicilio. Dice che l'applicazione delle tariffe presenta certe difficoltà. Essa sarebbe facile coi prontuarii, ma è resa complicata dalle circolari di servizio, che non sono a cognizione del pubblico.

Bontà Pittaluga Antonio, spedizioniere, trova che il servizio a domicilio viene eseguito malissimo. Le liti e le contestazioni sono frequentissime. Se certe contestazioni non sono sorte, ciò si deve alle belle maniere di alcuni capi-servizio, che da poco tempo si trovano in questa sezione e cercano di tacitare i reclamanti. Essi però possono pel momento conciliare le cose, ma non far sì che il servizio proceda con quella prontezza che sarebbe necessaria.

Le tariffe sono incomplete, perchè modificate da ordini di servizio che il Commercio non conosce.

A proposito di tariffe, osserva che in una recente Convenzione fra la Compagnia ed il Governo, i vagoni carichi di granaglie, nella sezione di Cagliari, sono tassati meno che sulla linea Sassari-Portotorres. Perchè queste due misure? Nella Convenzione è detto che la variazione è introdotta in via di esperimento, per vedere se convenga poi confermarla o no. Egli fa voti perchè sia tolta questa differenza di trattamento.

Venne soppressa, in via di esperimento, la quarta classe per viaggiatori; ma egli osserva che in Sardegna sono in maggior numero i poveri che i ricchi. Togliere ad essi un benefizio, poichè sopprimendo la quarta classe si obbligano a viaggiare in terza, non gli pare conveniente. Se fu diminuito il prezzo della terza classe, il povero è però egualmente danneggiato. Prima egli pagava 75 centesimi da Sassari a Portotorres, ora deve pagare una lira.

Parla di liti ch'egli ha con la Società, a proposito delle tasse di carico e scarico; e conclude raccomandando caldamente alla Commissione di non dimenticare gl'interessi della Sardegna. —

Presidente. La Commissione accoglie benevolmente le sue raccomandazioni; ma è troppo fidente nel proprio mandante, per poter credere che, senza di esse, non avrebbe tenuti presenti i bisogni della Sardegna in ordine al servizio ferroviario. —

Dopo le deposizioni dei signori *Appietto* spedizioniere, avv. *Rugiu*, ing. *Sironi*, che presentano per noi poca importanza, viene interrogato l'ing. *Paganini*, direttore delle costruzioni ferroviarie in Sardegna.

Gli preme anzitutto far sapere che, se i capitali delle ferrovie Sarde sono inglesi, è solo perchè gli Italiani non ne vollero sapere delle Azioni Sarde; e la sola volta in cui il capitale-Azioni passò in gran parte in mani italiane, fu quando andò nelle mani della Banca Italo-Germanica, e fu allora che successe il fallimento del costruttore Semenza, e la stessa Banca Italo-Germanica dovette liquidare.

Quando poi, nel 1876, il capitale riprese la strada dell'Inghilterra, allora cominciarono giorni migliori per le ferrovie Sarde; ed infatti si riuscì nel 1877 ad ottenere una concessione, conseguenza della quale è la costruzione delle linee del secondo periodo. Non starebbe a lui il dirlo, ma gli pare che il risultato di questa costruzione, che può servire di esperimento per giudicare se convenga meglio la costruzione diretta per parte del Governo o quella per mezzo di una Compagnia, dimostra come sia preferibile quella delle Compagnie.

Nota sembrargli esistere qui l'opinione che la Compagnia abbia appaltato in un solo lotto la costruzione, perchè ha sentito più volte oggi parlare d'Impresa costruttrice; mentre la Compagnia fa eseguire per suo proprio conto i lavori, i quali sono diretti dal suo ingegnere-capo signor Piercy. Se perciò il materiale mobile viene impiegato al trasporto di materiale per la costruzione, la Compagnia non fa che impiegarlo per suo proprio conto, e non fa quindi un favore ad una Impresa costruttrice, che non esiste.

Egli è poi, in massima, di opinione diametralmente opposta a quella oggi espressa riguardo alle costruzioni.

In ogni lavoro da lui diretto, notò come i piccoli appalti non sieno che causa di cattive costruzioni e di liti. Il piccolo appaltatore è una persona che, senza effettivamente lavorare, deve vivere estraendo dai lavori un profitto, che altrimenti andrebbe a beneficio degli operaj e delle opere.

Per ottenere il suo scopo, il piccolo appaltatore riduce i prezzi tanto, che non possono bastare a costruire buone opere, e ne seguono per conseguenza liti, fallimenti, sospensioni di lavoro, ecc. Fa anche osservare che gli appaltatori non godono quasi mai la fiducia degli operaj; lo si esperimentò anche qui, e ne seguirono scioperi e disordini.

Le economie nei piccoli appalti non sono che illusioni, perchè il prezzo d'appalto, per solito, non rappresenta che una frazione del costo del lavoro; vi sono poi le addizioni e le opere ad economia, e ciò quando le cose procedono bene. Quando poi, come di solito, si finisce in liti ed in fallimenti, il costo dei lavori aumenta assai più.

Non crede poi che i piccoli appaltateri abbiano la specialità di trovare un personale tecnico ed amministrativo migliore di quello che possa farlo il Governo od una Compagnia ferroviaria; sicchè gli sembra agevole, e lo abbiamo esperimentato con successo, che gli impiegati della Compagnia o del Governo facciano quello che farebbe il piccolo appaltatore, dare cioè i lavori a cottimo direttamente agli operaj; i quali stanno molto meglio, e lavorano assai più di buon grado, quando sono certi di essere pagati e quando possono, stante l'assenza di questo intermediario che dovrebbe vivere a loro spalle, ottenere prezzi migliori, e sanno che quasi tutto il vantaggio di un buon lavoro è loro devoluto; mentre, in caso che esso non sia tale da dar loro un guadagno giornaliero bastante ai loro bisogni, sanno che una Compagnia rispettabile non li lascia mai morire di fame.

Presidente. Come si danno le opere in appalto agli operaj?

Paganini. Si danno a squadre di operaj, in genere, di 20, 30, talvolta anche solamente di 5 o 6. Ciascuna squadra si elegge un *caporale*, che è responsabile per tutti, e col quale noi trattiamo gli affari. Noi troviamo un grande vantaggio ad estendere molto questi piccoli cottimi, separando un genere di lavoro da un altro. Ogni squadra di operaj sceglie il lavoro nel quale maggiormente riesce.

Questo sistema non ha mai dato luogo a lagnanze. Gli operaj guadagnano una onesta giornata. Se anche avviene qualche volta che scappi un caporale (ciò che però succede di rado), la Società paga gli operaj della squadra, subendo una perdita di poca importanza. D'altra parte, guadagna ciò che andrebbe nelle tasche di un grande cottimista.

Presidente. Quando saranno ultimati i lavori delle linee in costruzione?

Paganini. Fra 10 o 15 giorni sarà finita la posa delle rotaie tra Cagliari e Sassari, ma non possiamo impegnarci ad aprire la linea all'esercizio prima della fine dell'anno.

Sul tronco Ozieri-Terranova, i lavori in terra sono ultimati per circa quattro quinti. Lo stesso può dirsi dei lavori in muratura. Nella campagna corrente, cioè entro giugno, potranno essere finite le murature ed i movimenti di terra, con una galleria di 620 metri di lunghezza. Nella campagna ventura, la linea potrà essere armata ed aperta all'esercizio. Si saranno guadagnati 2 anni sul termine di costruzione accordato dalla concessione per la linea Cagliari-Sassari, e parimenti due anni per la linea Ozieri-Terranova.

Presidente. La Commissione ha sentito fare osservazioni sulle forti pendenze e sulle curve di piccolo raggio, adottate su queste linee. Queste osservazioni sono giustificate?

Paganini. Le linee Sarde sono, per curve e pendenze, in condizioni migliori delle linee siciliane e di quelle che attraversano l'Appennino. Il minimo raggio concesso per le curve è per noi di 400 metri; sulle linee della Sicilia e dell'Appennino è di 300 metri. Noi abbiamo la pendenza massima del 25 per mille, mentre nell'Appennino si incontra spesso il 26 ed il 27, ed in Sicilia il 33.

Non mi pare che le pendenze e le curve possano essere di impedimento allo svilupparsi del traffico sulle ferrovie Sarde, mentre vediamo che le maggiori pendenze e le curve più ristrette dell'Appennino permettono che si faccia benissimo un traffico di 20,000 lire.

Non credo neppure si debba aver timore per la sicurezza dell'esercizio, dappoichè in Inghilterra tutto procede con piena sicurezza su linee aventi curve col raggio minimo di 150 metri.

Presidente. L'armamento adottato è del sistema dimostrato dalla pratica il più conveniente?

Paganini. Le rotaie sono di un tipo un po' vecchio, di 15 anni or sono. Dipende da questo, che quando si introdussero i più recenti sistemi d'armamento, molta parte delle nostre linee era già costruita ed armata, e si preferì di continuare l'armamento con un unico tipo, per evitare gli inconvenienti derivanti dall'avere due tipi diversi.

Si ventilò sin da principio la questione se si dovessero adottare rotaie di ferro o di acciaio. Niuno contesta la superiorità di queste sulle prime. Ma, visto che l'atto di concessione prescriveva rotaie del peso di 33 chilogrammi per metro corrente, e che, facendole di ferro con sezione corrisponde a questo peso, riuscivano già anche troppo robuste pel movimento che ha luogo nell'isola, non si ricorse all'acciaio, che avrebbe portato una maggiore spesa.

Presidente. Nell'officina di Chilivani si costruisce materiale mobile?

Paganini. Si costruiscono vagoni, pei quali però si comperano all'estero i ferri già lavorati, perchè costano meno, essendo provvisti da officine che dispongono di grandi mezzi di lavorazione.

Genala. Desiderei sapere quale è il costo medio delle ferrovie Sarde.

Paganini. Il costo di costruzione è in media di 200 a 210 mila lire al chilometro, compreso il materiale mobile. Ad esso dovrebbe aggiungersi un tanto per cento per la spesa di emissione delle Azioni, l'interesse del capitale, le provvigioni, ecc., che ora non potrei determinare.

Genala. Cosicchè, in complesso, quanto hanno costato?

Paganini. Approssimativamente le linee del primo periodo costarono da 38 a 39 milioni: quelle del secondo periodo costarono un po' meno.

Genala. Dunque all'incirca 80 milioni in tutto?

Paganini. Per l'appunto. — Sono poi d'opinione che per le linee a forti pendenze si debba urgentemente studiare la questione dei freni continui.

I freni a vite, che si adoperano, e che esigono una garetta per il frenatore, portano un aumento di peso non indifferente nel veicolo. Se si adottassero i freni continui, si diminuirebbe il peso morto, specialmente sulle linee a forti pendenze, a totale vantaggio del traffico.

Si dice che i freni continui portano con sè l'inconveniente della difficoltà di manovra per aggiungere o togliere al treno altre vetture. Ma i freni Sanders e Smith, che ho visti adottati in Inghilterra, possono applicarsi con poca spesa, perchè richieggono l'aggiunta ai carri ordinarii di un semplice tubo, e permettono di formare treni con carri muniti e non muniti di freni.

Alcuni si oppongono al sistema dei freni continui, per la ragione che da noi si fanno molti treni misti, ai quali occorre in molte Stazioni di togliere od aggiungere veicoli. Si potrebbe rimediare a questo inconveniente, separando maggiormente il trasporto delle merci da quello dei viaggiatori, e trasportando questi più velocemente.

I freni continui hanno anche il vantaggio di dare il controllo del treno intero nelle mani del macchinista o di un frenatore. —

Per ultimo fu interrogato l'ing. *Arrighi*, la cui deposizione versò specialmente sul conto capitale.

Partendo dal principio che il conto capitale non debba oltrepassare il valore capitale dell'azienda, anzi che debba dare un criterio di questo, egli opina che possa essere aumentato solo quando il reddito netto aumenta.

Quando il reddito diminuisce, aumentare il conto capitale vorrebbe dire coprire queste spese col fare debiti; mentre diminuiscono le entrate per far fronte alle Obbligazioni ed Azioni esistenti, se trattasi di Società; ed a debiti, se trattasi di ferrovie dello Stato.

Accenna poi a certe spese della prima categoria, cioè delle ordinarie, che sono piccole nei primi anni di esercizio, ma che assumono grandi proporzioni in seguito: è questa la rinnovazione dell'armamento e del materiale mobile. A queste devesi provvedere con un fondo speciale.

Il non aver pensato a questo fondo sino dai primi anni, fu per molte Società causa di gravi dissesti.

La determinazione delle quote spettanti a questo fondo, per quanto riguarda l'armamento, riposa sulla esperienza dei primi anni; e può farsi in base agli assi-chilometri, come in base ai chilometri di ferrovia di esercizio, ma con esperienze sopra una determinata linea, dalle quali si riesce così a determinare una legge per gli anni seguenti.

Il conto capitale può essere considerato sotto due differenti punti di vista: cioè come indicante il costo di una strada, ovvero come indicante il valore di questa. Una buona Amministrazione, se deve tenere in evidenza il costo, non deve perciò confondere questo col valore.

Il valore di una ferrovia si ha capitalizzando quello che rende; ed economicamente parlando, una saggia Ammini-

strazione, per coprire spese che non produrranno direttamente un maggior utile, adopera i redditi annuali.

Nel determinare il reddito annuale netto, devesi appunto tener conto di tutte le spese ordinarie e straordinarie necessarie per mantenere l'immobile in buone condizioni, e che non siano tuttavia ampliamenti, abbellimenti richiesti da necessità militari o da altre cause.

Parlando di ferrovie dello Stato di esercizio passivo, non si può veramente parlare di reddito netto; le stesse massime però possono trovare anche qui una utile applicazione, considerando come parte del reddito le somme che l'Amministrazione delle finanze metterà a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria, e che in altre circostanze sarebbero state pagate come sovvenzioni ad una Società privata.

Genala. Si parlò delle Stazioni di Sassari e Portotorres. Saprebbe dirci se siano o no allestiti i progetti relativi?

Arrighi. Della Stazione di Portotorres si è cominciata la costruzione; per quella di Sassari, non è ancora approvato il progetto. —

Presidente. Non essendovi altre persone da interrogare, dichiaro chiusa la seduta in Sassasi e l'inchiesta pubblica in Italia.

LE STRADE FERRATE ROMANE

e l'Inchiesta

(Continuazione — V. N. 21).

Il Capo II tratta dell'*Ordinamento dell'esercizio delle ferrovie*, abbracciando i quesiti da 15 a 36 inclusive.

Parlando della Direzione generale e Direzione dell'esercizio, la Memoria dimostra che la prima, quale trovasi istituita dallo statuto sociale, cioè come Potere esecutivo con responsabilità propria e colla voluta autorità sul personale, risponde allo scopo, per quanto ha dimostrato l'esperienza. Essa è divisa in quattro sezioni, rette ciascuna da un segretario-capo-sezione.

La 1ª sezione si occupa della parte che concerne l'esercizio; la 2ª tratta gli affari riguardanti le nuove costruzioni, il Contenzioso, il patrimonio sociale, la Cassa e la Ragioneria centrale, il servizio sanitario, la Cassa pensioni e di soccorso, la circolazione gratuita od a prezzo ridotto, ed in generale tutti gli affari non concernenti l'esercizio e gli approvvigionamenti. Essa è inoltre incaricata del servizio di Segreteria pel Consiglio e pel Comitato di sorveglianza.

La 3ª sezione, intitolata *Economato,* si occupa degli approvvigionamenti; e la 4ª comprende il registro (o protocollo) degli affari, gli Archivii generali, e la matricola di tutto il personale sociale. Essa è inoltre incaricata dell'esame, colla scorta delle matricole e dei ruoli di anzianità, delle proposte presentate dai capi-servizio in ordine al personale, e di fare i lavori preparatorii per sottoporre quelle proposte alle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione.

Esposta poscia l'organizzazione dei varii Servizii del materiale, della trazione, della manutenzione, del traffico, del movimento, ecc. (quesiti da 16 a 24), la Memoria dichiara che, mentre essi sono indipendenti l'uno dall'altro, dipendendo tutti dalla Direzione generale a cui fanno capo, corrispondono però tra loro nei casi in cui è necessario pel disimpegno delle rispettive attribuzioni.

Nei casi poi in cui occorre che i capi-servizio si mettano d'accordo sopra questioni di massima, progetti o disposizioni generali, la Direzione, per meglio raggiungere lo scopo, li riunisce in conferenza, ottenendo così l'unità di concetto e di azione, tanto necessaria al buon andamento dell'esercizio.

La Memoria finalmente dichiara credere non esservi ragioni per variare l'attuale ordinamento, il quale ha fatto finora buona prova. —

Dopo aver esposto l'ordinamento della Contabilità dei varii Servizii (ques. 25), la Memoria passa a rispondere al quesito 26, relativo alle norme generali per l'ammissione del personale, per le punizioni, pegli avanzamenti e pei reclami in via gerarchica.

In quanto al numero complessivo del personale sociale (ques. 27-29), risulta dal quadro generale annesso, che gl'impiegati a nomina del Consiglio sommano a 2615, colla spesa mensile di L. 325,256.66; e quelli a nomina della Direzione generale sommano a 7,280, colla spesa mensile di L. 412,754.40.

Questo personale può dirsi, in complesso, sufficiente ai bisogni dell'azienda sociale. Però coi nuovi organici già approvati dal Consiglio d'amministrazione per alcuni rami dell'esercizio, e con quelli che saranno in breve sottoposti alle sue deliberazioni, nello scopo di completare l'ordinamento del personale, sarà provveduto viemmeggiio alle cresciute esigenze del servizio. Intanto, per soddisfarle almeno in parte, l'Amministrazione si è prevalsa di quelli fra gl'impiegati delle costruzioni che rimasero disponibili dopo il compimento della linea di Avellino, destinandoli agli Uffici dell'esercizio in cui era maggiormente sentita la necessità dell'aumento di personale.

Si dichiara poi che nell'impianto e nell'esercizio di alcune fra le linee, che ora compongono la rete delle Ferrovie Romane, ebbe parte il personale straniero, soprattutto pel ramo tecnico; ma questo personale è ora quasi del tutto scomparso.

Pochissimi furono i funzionarii del Governo, che passarono e si trovano al servizio della Società. —

Rispondendo al quesito 30, la Direzione dice che, eccettuati i premii al personale della trazione sui risparmi del combustibile e delle materie grasse, la Società non accordava pel passato agl'impiegati alcuna parte dei risparmi fatti sulle spese, limitandosi a concedere in qualche caso delle ricompense a chi dimostrava di avere contribuito, coll'opera propria, a diminuire le spese. Convinta però della utilità del sistema d'interessare il personale alla diminuzione delle spese nei limiti consentiti dalla regolarità del servizio, l'Amministrazione lo ha esteso, in via di esperimento, al consumo del gaz in qualche Stazione, trattandosi di una spesa di non lieve entità; ed ora sta studiando il modo di applicarlo anche al consumo dell'olio e del petrolio nelle Stazioni, sembrando questo un mezzo molto acconcio ad ottenere dei risparmi in un ramo di spesa importante. —

Esposto poscia l'ordinamento della Cassa-pensioni per gl'impiegati e della Cassa di mutuo soccorso per il basso personale (quesito 31), attuata la prima subito dopo la

fusione delle varie Amministrazioni che nel 1869 concorsero a formare l'attuale Società delle Ferrovie Romane, e la seconda dal 1° del corrente anno normalmente ordinata su tutta la rete sociale; ed esposto altresì l'attuale ordinamento del servizio sanitario (ques. 32), di cui non si possono ancora indicare i risultati, perchè in corso di attuazione, ma che però si sperano soddisfacenti, la Memoria, rispondendo ai quesiti 33, 34 e 35, passa a trattare delle norme colle quali si fanno gli acquisti del materiale fisso e mobile e delle materie di consumo, e di quelle colle quali si vende il materiale fuori d'uso, e si appaltano le opere.

Per fare codeste provviste, vendite ed appalti, la Memoria dimostra, in risposta al quesito 36, come le licitazioni private, accompagnate dalle cautele necessarie per garantire la concorrenza e l'imparzialità della scelta, riescano più utili alle Amministrazioni ferroviarie del sistema dei pubblici incanti.

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 1 giugno.

Permettetemi che incominci dal *fatto personale*, al quale ho accennato nella mia precedente corrispondenza. Sono poche linee di risposta a quanto l'ing. Agudio ha scritto a mio riguardo nella sua lettera del 10 scorso mese circa le osservazioni da me fatte precedentemente sulla sua deposizione alla Commissione d'inchiesta per le ferrovie.

Il sig. Agudio mi rivolge direttamente poche, ma poco cortesi parole. Non so dolermene, perchè egli è moralmente e materialmente impegnato nella possibilità di una larga applicazione del suo sistema; ed io sono interessato soltanto al bene, comunque derivi, sia *dal fare*, come *dal non fare*. Se ci mettessi dell'amor proprio, potrei ritenere che la vivacità della risposta dimostra che *rem tetigi acu*. Ma io non ho nulla, invero, contro il sig. Agudio, e desidero che il suo sistema sia applicato con buoni risultati. Dirò solamente, tanto per avere l'ultimo la parola, che il giudizio sui varii sistemi applicati e poi abbandonati a sostituzione delle ordinarie locomotive su rotaie, è dell'ing. Carlo De Freycinet, già Ministro dei lavori pubblici in Francia; che, inaugurandosi in questi giorni in Ancona il monumento al compianto Ruva, si ascrisse a sua gloria (facendone apposita menzione sul monumento) il servizio con locomotive sul piano inclinato dei Giovi, che Maus voleva esercitare con trazione funicolare; e che il comm. Borgnini ed altri distinti ingegneri, i quali fecero fare il monumento, hanno con ciò espresso un giudizio implicito, ma assai importante ed autorevole. Del resto, il trovare una Compagnia per una concessione a tutto suo rischio, non prova altro che la POSSIBILITÀ di convinzioni, davanti alle quali non è vietato di mantenere dei dubbii fino a prova sufficiente di fatti. — Io spero che l'ingegnere Agudio non crederà necessario di tornare a rispondere. Ad ogni modo, io non dirò altro sull'argomento. —

Ed ora, ritornando sulla necessità di rendere più vigoroso il servizio delle opere pubbliche, lasciate che vi dica che il progetto di legge pel riordinamento del Corpo Reale del Genio civile fu di nuovo presentato alla Camera dei deputati dall'on. ministro Baccarini, e venne dichiarato d'urgenza su proposta dell'on. Cavalletto.

Non tutti comprendono come e quanto importi di costituire su salde basi il Genio civile, Corpo poco fortunato dal 1860 in quà, del quale gli ufficiali sono ancora pagati nella misura che vigeva nel 1858 in Piemonte. Non sarà l'ultima delle benemerenze dell'on. Baccarini il riescire a far votare questo disegno di legge, pel quale si crea, o almeno si prepara in larga misura, un forte assetto al Genio civile. —

A proposito di Genio civile, non posso tacervi di una lettera a stampa e senza firma, diretta al Ministro, che venne largamente distribuita per mezzo della posta, col timbro di Milano. Questa lettera è una denunzia di fatti assai biasimevoli che avrebbe commessi un Ispettore, da poco passato al servizio di una Società francese per lavori ferroviarii in un Impero transoceanico. I fatti possono esser veri, sembra anzi lo sieno, a giudicarne dai particolari che quella lettera espone con tutta precisione. È però deplorevole anche la lettera stessa, denunzia anonima fatta per mezzo della stampa. Tale atto, indegno di un gentiluomo, fu evidentemente inspirato, non dall'amor del bene e del giusto, ma da odio, da invidia e da altri bassi sentimenti. L'autore di quella lettera, che assai probabilmente è anch'esso un funzionario del Genio civile, fece cosa turpe, e giova sperare sarà scoperto e punito dalla pubblica riprovazione. Tale è il giudizio che udii esprimere da molti, ed a cui sottoscrivo senza eccezione. —

Un nuovo tronco di strada ferrata è stato aperto in Sicilia il 23 maggio p. p.: quello cioè da Campobello a Favarotta, della lunghezza di chilometri 10 +800 (linea Catania-Licata); ed un altro tronco si apre oggi, pure in Sicilia, quello da Palermo a Partinico, della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. —

Con Reali Decreti del 23 dello scorso maggio vennero approvati gli atti di concessione per la costruzione e l'esercizio delle linee Sassuolo-Modena-Mirandola e Napoli-Bajano. La prima delle dette linee fu concessa alla Deputazione provinciale di Modena, col concorso governativo di 6|10 della spesa di costruzione, in base agli articoli 11 e 18 della legge sulle nuove costruzioni; e la seconda all'ing. Giovanni Frontini, senz'alcun concorso da parte del Governo. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella settimana dal 24 al 29 p. p. maggio, ha approvato:

Il progetto di costruzione della pila destra ed opere di consolidamento del ponte Letojanni, al chilometro 41+766 della linea Messina-Siracusa;

Il progetto per la costruzione di una diga nell'alveo del torrente Dogna, a difesa dell'abitato di Prerit lungo la ferrovia Pontebbana;

Il progetto di un rifornitore d'acqua nella Stazione di Lendinara, lungo la ferrovia Legnago-Rovigo;

Il progetto per la costruzione di una tettoia sul piano caricatore del combustibile, e di due fabbricati pel deposito e prosciugamento della sabbia, nella Stazione di Foligno;

Il progetto di rialzo ed ingrossamento dell'argine

golenale a sinistra di Po, tra Bocca di Ganda e San Nicolò, in Comune di Borgoforte, provincia di Mantova;

Il progetto per la costruzione di un nuovo piano caricatore per le merci e di una rimessa per locomotive nella Stazione di Poggibonsi, sulla linea Empoli-Chiusi (Ferrovie Romane):

Il Capitolato speciale d'appalto dei due primi tronchi della ferrovia Ascoli-S. Benedetto;

Il Capitolato speciale di appalto dei due primi tronchi della linea Teramo-Giulianova;

Il tipo per magazzino merci nella Stazione definitiva di Palermo (Ferrovie Calabro-Sicule);

Il progetto di sistemazione di due tratti dell'argine destro di Po, alle golene Boaria, Bosco, Rotte, Polesine, Streggia e Novara, nel tronco da Felonica al confine Ferrarese, in provincia di Mantova;

Il progetto di deviazione di due tratti del tronco Scalea-San Domenico nella strada provinciale di 2.a serie Mormanno-Scalea (provincia di Cosenza);

Il progetto per opere murarie al ponte Mili, lungo la provinciale Messina-Catania;

Il progetto di un ponte in ferro sul torrente Cellina, nella località Giulio, della strada provinciale Pordenone-Maniago (provincia di Udine);

I progetti di travate metalliche ai ponti Messina e Mesapotamo, nella strada provinciale di 3.a serie da Monteleone al Metramo (provincia di Catanzaro);

Il progetto di lavori addizionali pel ponte sul Cordevole a Briborno, lungo la Nazionale Bellunese (provincia di Belluno);

Il progetto per la costruzione del ponte sul torrente Santa Venere, lungo la provinciale Messina-Catania (provincia di Messina);

Il progetto di ristauro della conca di navigazione sul Mincio a Governolo, in provincia di Mantova;

Il progetto di prolungamento ed ultimazione della diga del porto di Bosa, in provincia di Cagliari.

Il Consiglio ha inoltre accolte le domande per impiegare la trazione meccanica nei *tramways* da Parma a Langhirano e da Bergamo a Lodi per Treviglio.

DELTA.

LA FERROVIA DEL SENEGAL.

Preg.mo sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Biskra, 15 aprile (*).

Nell'accennato progetto per la ferrovia del Senegal, la spesa a carico dello Stato, in seguito a sommarie estimazioni, fu valutata di 54 milioni di franchi, da ripartirsi sopra sei esercizii, cioè in ragione di 9 milioni per ciascun esercizio.

L'occupazione di Bafonlabé, che è oggidì un fatto compiuto, non ha sollevato alcuna protesta da parte dei capi indigeni di quella località, che anzi sembrano assai bene disposti ad accettare il protettorato del Governo francese; cosicchè si può fin d'ora considerare la strada di Bamakou come se fosse aperta lungo tutto il suo percorso. Bamakou è una città posta sull'alto Niger, ed è lontana da San Luigi, ossia dai porti dell'Atlantico, più di 1,300 chilometri; Medina dista da San Luigi circa 650 chilom., e così quest'ultima località si troverebbe a mezza strada dall'Atlantico al Niger.

(*) Ecco la seconda lettera arretrata, che fa seguito a quella inserita nel precedente nostro numero. (LA RED.).

Da Bamakou al Tomboitou, a volo d'uccello, si contano circa 850 chilometri; e quindi tutta la ferrovia da San Luigi a Tomboitou misurerebbe quasi 2200 chilometri; e volendo tener conto delle deviazioni e curve indispensabili in un tracciato ferroviario, bisogna contare sopra 2,400 chilometri almeno. Essa raggiungerebbe press'a poco la lunghezza della ferrovia che da Biskra in Algeria dovrà raggiungere Tomboitou attraverso il Sahara. Infatti Tomboitou è pressochè lontano dalle frontiere dell'Algeria quanto dalle coste dell'Atlantico.

La Francia, a cagione delle sue possessioni del Senegal, ha grande ragione di rivolgere la ferrovia del Sahara verso Tomboitou, affine di collegare con essa le sue due colonie; ma, se un altro Stato di Europa intendesse prender parte al traffico col Sudan, dovrebbe invece dirigere la ferrovia verso il lago Tchad, o verso Kano, che sarebbe il vero centro del Sudan centrale ed in pari tempo il territorio più ricco e poool ato. Nè vi è da temere che la ferrovia verso Kano possa recare pregiudizio a quella di Tomboitou, o questa a quella, perchè i capi delle due linee si troverebbero a 1600 chilometri di distanza l'uno dall'altro, e quindi non potrebbero farsi alcuna concorrenza.

Il Governo francese, sembra disposto a dar principio senza ritardo ai lavori della ferrovia da Medina al Niger, in modo da raggiungere questo fiume nel 1884 o nel 1885. Ma, non si può nasconderlo, per ottenere questo risultato, si dovranno fare dei grandi sforzi; e bisognerà, prima di tutto, preparare per molti mesi anticipatamente, sia in Francia, che nella colonia, tutto il materiale necessario ai cantieri; e quindi dovranno essere messi a disposizione del Ministero della marina i crediti corrispondenti alle spese di ciascun esercizio.

Tale è lo scopo della legge, che il Ministro dei lavori pubblici ha sottoposto all'approvazione della Camera nel mese di febbraio, e che, attesa la singolarità della ferrovia di cui si tratta, credo meriti di essere riferita almeno nei suoi primi articoli:

« *Art.* 1° È dichiarata d'utilità pubblica, a titolo d'interesse generale, la costruzione di una rete di ferrovie, a scartamento ridotto, destinata a collegare la colonia del Senegal al Niger, che comprenderà tre linee principali, cioè:

« 1° Una linea che, partendo da Dakar e passando da Rufisque, traverserà il regno di Cayor, per raggiungere San Luigi;

« 2° Una linea che, biforcandosi sulla ferrovia di Dakar in un punto da determinarsi, si svilupperà sopra l'altipiano della riva sinistra del fiume Senegal, passerà per Bakel, e metterà capo a Medina, ove essa si collegherà alla linea del Niger;

« 3° Una linea che, partendo da Medina e passando per Bafoulabé, e prossimamente a Fongalla, arriverà al Niger fra Bourakon o Dina.

« *Art.* 2.° (Non interessa).

« *Art.* 3.° Il Ministro della marina è autorizzato ad intraprendere:

« 1. Gli studii e lavori preparatorii della biforcazione di Medina, ad un punto della linea da Dakar a San Luigi;

« 2. I lavori di costruzione della linea da Medina al Niger;

« 3. I lavori di riadattamento dei porti della Senegambia, da Podor a Medina, e lo stabilimento di sei posti fortificati fra Medina ed il Niger ».

Gli altri articoli della legge, essendo puramente di ordine amministrativo, non possono interessarci.

Benchè questa ferrovia non sia precisamente quella del Sahara, tuttavia ha troppa correlazione con essa, perchè mi fosse permesso di passarla sotto silenzio.

Dev.mo L. PALADINI.

FERROVIA TRANS-SAHARIANA.

Preg.mo sig. Direttore

Biskra, 23 maggio.

In seguito alle notizie che mi sono creduto in dovere di trasmetterle relativamente alla Trans-Sahariana, sia dell'Algeria che dal lato del Senegal, non posso oggi tacerle una notizia di una certa importanza, concernente l'esplorazione pel tracciato della ferrovia tra l'Algeria ed il Sudan.

Da quattro o cinque giorni, sono stato informato che la Spedizione diretta dal colonnello Flatters, la quale si credeva oramai giunta nel Gebel Hoggar, da pochi giorni è ritornata ad Uargla. Per ora s'ignora il vero motivo che ha potuto determinare la Spedizione a ritornare sui propri passi, ad onta dei mezzi di difesa e di sussistenza, di cui era abbondantemente provvista.

Si dice che il colonnello Flatters abbia dichiarato, che non aveva fondi sufficienti per giungere fino al Sudan; ma generalmente si crede esservi sotto qualche altro motivo, che si conoscerà col tempo.

Intanto i giornali dell'Algeria, che già erano poco favorevoli a questa Spedizione, perchè posta sotto la direzione di un militare, si limitano pel momento a far osservare che tale triste risultato era già stato previsto, facendo intendere che un antico comandante superiore non poteva certo contribuire di buon grado a far riescire una intrapresa, la quale porterebbe la perdita definitiva dell'influenza militare in tutta l'Algeria.

Tosto che avrò notizie più precise, non mancherò di tenerla informata.

Dev.mo L. PALADINI.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Non essendosi potuto completare in tempo per l'attivazione al 1°. luglio p. v. le nuove tariffe Italo-Germaniche, state concertate nelle conferenze tenute a Vienna fra i rappresentanti delle diverse Amministrazioni ferroviarie, l'Amministrazione dell'Alta Italia ha chiesta ed ottenuta una nuova proroga alla scadenza delle tariffe attualmente in vigore.

La conferenza che, come annunciammo, doveva tenersi il 29 maggio p. p., presso la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, tra il comm. Biglia ed il colonnello Di Lenna, per alcuni adattamenti da farsi nelle Stazioni in ordine al servizio militare, avrà invece luogo oggi (mercoledì).

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha aperto una gara per la fornitura di 24,000 tonnellate di carbone grosso e di altrettanta quantità di carbone minuto francese. La presentazione delle offerte è fissata al 14 corr., ed il relativo disuggellamento avrà luogo il 16.

La Direzione dell'esercizio delle suddette Ferrovie ha disposto che, a datare dal 1° corr., la tassa generale di assicurazione sui bagagli in servizio cumulativo italo-austriaco via Pontebba venga riscossa nella misura e colle norme indicate in apposito ordine di servizio, secondo le diverse destinazioni accennate.

A partire dal 1° corrente, le Ferrovie Meridionali Austriache hanno attivato un nuovo treno fra Nabresina e Cormons, in coincidenza col diretto notturno da Vienna a Trieste, con partenza da Trieste alle ore 8.20 ant. ed arrivo a Cormons alle 10.50.

In conseguenza, l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha colla stessa data stabilito un nuovo treno da Cormons ad Udine in coincidenza col suddetto austriaco, sopprimendo nello stesso tempo quello N°. 251, che non corrispondeva più con nessun arrivo da Trieste.

Il gran ponte in ferro sul Fella a Rio di Muro (Ferrovia Pontebbana), di cui nel precedente numero abbiamo annunciato essersi eseguite le prove con risultati soddisfacentissimi, è una delle opere più ardite sinora compiute in Italia. La travata metallica misura ben 72 metri di luce, ed è collocata a circa 46 metri dal letto del torrente Fella.

Anche questo ponte è stato eseguito dall'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli, diretta dall'egregio ingegnere comm. Cottrau, e venne collocato in opera dal sig. G. Rodriguez, ingegnere dell'Impresa medesima.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha preso da ultimo le seguenti più importanti deliberazioni:

Ha approvato i preventivi dei lavori occorrenti per l'ampliamento e riordinamento delle officine di Verona (P. V.);

Ha disposto che siano applicati parafulmini agli apparati elettrici a campana;

Ha approvato definitivamente lo schema di Convenzione per l'esercizio della linea Santhià-Biella;

Ha data la propria approvazione alla Convenzione colla Società dell'acqua potabile a Torino per la provvista al rifornitore ed alle officine di Torino (P. N.);

Ha autorizzata la spesa di L. 21,500 per riparazione ad una locomotiva;

Ha disposto che siano messi in vendita degli assi montati fuori uso, esistenti nella Stazione di Savigliano;

Ha aderito alla domanda della Ditta Böhringer e C. pel trasporto coi treni diretti del latte condensato;

Ha fissate apposite norme relativamente al corrispettivo dovuto agli impiegati dell'Amministrazione per lavoro straordinario;

Ha ordinato l'acquisto di 3 macchine Krauss;

Ha invitata la Direzione dell'esercizio a far studiare un meccanismo per girare le vetture Belpaire;

Ha ordinato lo studio di una macchina-tender speciale, da servire per un esercizio economico di talune linee, e delle modificazioni da introdurre in alcune vetture per adattarle al nuovo servizio;

Ha autorizzata la spesa necessaria per trasformare parecchi carri da catrame in carri pel trasporto di massi;

Ha approvato il contratto Capello pei trasporti a domicilio a Sampierdarena;

Ha proposta al Ministero la ripristinazione dei treni notturni fra Venezia e Cormons;

Ha approvato gli schemi di contratto per l'acquisto di ghiaia occorrente per rinsanire le linee della prima divisione;

Ha deliberato l'appalto di metri cubi 1200 di ghiaia, occorrenti per la Stazione di Codogno, alla Ditta Bay Carlo;

Ha approvate le proposte della Direzione per acquisto di materie ed oggetti di esercizio, e la vendita di materie ed oggetti superflui od inservibili;

Ha aggiudicato alla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente una fornitura di chiavarde per stecche di differente modello;

Ha approvato il contratto Pearson e Knovles di Dallam per fornitura di lamiere di ferro;

Ha accolto la domanda della Società cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviarii di Verona per ottenere il sequestro dello stipendio dei soci morosi.

L'Amministrazione suddetta ha autorizzata l'Ammministrazione del *tramway* Milano-Pavia ad attraversare coi propri binarii la linea ferroviaria omonima.

Tra gli affari da trattarsi dal Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo nella seduta del 26 p. p. maggio a Lucerna, che abbiamo già annunciata, era inscritto nell'ordine del giorno il seguente: *Rapporto ed eventuale proposta per la costruzione della linea Immensee-Lucerna.*

La costruzione di questa linea, unitamente a quella della linea del Ceneri, era stata, per ragioni finanziarie, rimandata a miglior tempo, cioè dopo la costruzione della linea principale, per opera della Commissione internazionale, che nel giugno del 1877 tenne le sue riunioni a Lucerna per riferire, d'incarico dei rispettivi Governi, sulle condizioni finanziarie della Società del Gottardo.

Si è appunto per quella decisione, che i Governi italiano e svizzero, nell'intento di anticipare la costruzione della linea del Ceneri, si sono sobbarcati a nuovo e non lieve sacrificio, oltre quelli già accettati come concorso nella esecuzione delle linee del Gottardo.

Ora, l'approvazione della preacennata proposta, messa all'ordine del giorno del Consiglio d'amministrazione, costituiva una specie di violazione a quanto fu pattuito nelle conferenze internazionali di Lucerna, e faceva troppo buon partito alla Germania specialmente, la quale, senza ricorrere a risorse speciali, avrebbe avuta iniziata la linea che la interessa, e la cui costruzione, al pari di quella del Ceneri, era stata protratta fin dopo il compimento della linea principale.

Su questo proposito sappiamo che vennero date speciali istruzioni ai membri italiani del predetto Consiglio di amministrazione, per opporsi a che la suddetta proposta venisse approvata; e noi riteniamo che verrà fatto buon viso alle rimostranze dei nostri rappresentanti, siccome quelle che sono fondate sopra un principio indiscutibile di equità.

Dall'esimio nostro amico, l'illustre prof. Daniele Colladon di Ginevra, ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un recente suo opuscolo, intitolato *Notes sur les inconvenients et les difficilités du tunnel etudié sous le Mont-Blanc et de ses lignes d'accès projetées — Avantages incontestables d'un chemin de fer international par le Simplon.*

L'importanza dell'argomento, di vitale interesse pel nostro paese, e la ben riconosciuta competenza del chiarissimo e benemerito autore richiedono da noi un esame particolareggiato del detto opuscolo, che non mancheremo di fare nel prossimo numero, limitandoci oggi, per mancanza di tempo e di spazio, al semplice doveroso annuncio, che tornerà certo gradito ai nostri lettori.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria e ferrovie economiche. — Tra i varii progetti di legge presentati alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici nella seduta del 29 maggio p. p., notansi i due seguenti:

1° Progetto di legge per la proroga dell'inchiesta ferroviaria e dell'esercizio governativo della rete dell'Alta Italia;

2° Progetto di legge relativo alle ferrovie economiche e *tramways*.

Ferrovia Pontebbana. — Il Consiglio provinciale di Udine, nella sua seduta del 25 maggio p p., ha accolto la proposta della Deputazione provinciale di pagare allo Stato entro il 1880 lire 400 mila a saldo del sussidio promesso per la ferrovia Pontebbana, auterizzando la Deputazione a concludere colla Cassa depositi e prestiti un prestito per egual somma, da estinguersi in 25 annualità.

Ferrovia Faenza-Pontassieve. — Alle ore 10 antimeridiane del 17 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà simultaneamente un'asta per l'appalto delle opere

e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Pontassieve, in provincia di Ravenna, compreso fra il chilometro 1+724 ed il chilometro 6+792, a partire dalla Stazione di Faenza, della lunghezza di metri 5,067 (escluse le espropriazioni stabili, i caselli di guardia, le travature metalliche per ponti, l'inghiaiamento e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), per la presunta somma di L. 384,485.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 15 dal giorno in cui si intraprenderà la consegna.

Gli aspiranti all'asta dovranno esibire la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Ravenna, pel deposito interinale di L. 20,000 in numerario o rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in lire 38,450 come sopra.

Ferrovie in Sicilia. — Si ha da Palermo, 22:

Sabato scorso, 15 corrente, come avevamo annunciato, ebbero luogo le prove sul nuovo tratto di ferrovia, di 11 chilometri, da Campobello e Favarotta, della linea Caltanissetta-Licata.

Assistevano alle prove il Delegato per la direzione delle ferrovie Sicule, cavalier Fedrighini, il sotto-capo-servizio della Manutenzione ingegnere Augusto Agostini, l'ingegnere cavaliere Antonio Cortelletti, rappresentante il Ministero dei lavori pubblici, ed altri funzionarii della ferrovia.

Le prove sono riuscite soddisfacenti, e l'apertura all'esercizio del nuovo tronco avrà luogo domani. L'orario, come abbiamo detto altra volta, fu approvato. (*V. Corrispond. da Roma*).

— Alle ore 10 ant. del 18 giugno p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà simultaneamente un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Messina-Patti-Termini, compreso fra la Stazione di Lascari ed il fiume Torto, in provincia di Palermo, della lunghezza di metri 15,087.92 (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura dei ferri per l'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,260,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 36 dal giorno in cui si intraprenderà la consegua.

Gli aspiranti all'asta dovranno esibire la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Palermo pel deposito interinale di L. 45,000 in numerario o rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in lire 113,000 come sopra.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà simultaneamente un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Messina-Patti-Termini, compreso fra Saponara e San Filippo, in provincia di Messina, della lunghezza di metri 9,265.42 (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura dei ferri per l'armamento e meccanismi fissi delle Stazioni), per la presunta somma di L. 1,570,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 36 dal giorno in cui s'intraprenderà la consegna.

Gli aspiranti all'asta dovranno esibire la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma e di Messina, pel deposito interinale di L. 65,000 in numerario o rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in lire 130,000 come sopra.

Stazione di Palermo. — La *Riforma* reca:

Pel giorno della festa dello Statuto, 6 corr., srrà gettata in forma solenne la prima pietra della Stazione ferroviaria di Palermo. Si è lavorato attivamente per le pratiche di espropriazione delle case che occupano lo spazio, ove deve sorgere la Stazione. Tutto è pronto per la demolizione.

Stazione di Genova. — Il *Corr. Mercant.* del 29 scrive:

Ad ovviare agli inconvenienti causati alla viabilità dallo stretto passaggio che si ha nell'arco sottostante alla ferrovia, allo sbocco della salita degli Angeli e di via Venezia, venne stabilita una Convenzione tra l'Amministrazione ferroviaria ed il Municipio, mercè la quale si dovrà eseguire una nuova apertura tra la piazza Di Negro e la via Venezia: Convenzione che ebbe già l'approvazione della Deputazione provinciale.

Ferrovia Torino-Rivoli. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 25 corr., mandò invitarsi la Direzione della ferrovia Torino-Rivoli ad eseguire alcuni lavori di sua competenza, che interessano la sicurezza della viabilità e la manutenzione dell'attigua strada provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Bund* annuncia da buona fonte che il sig. consigliere federale Bavier, che presentemente sta ispenzionando i lavori della ferrovia del Gottardo, si è convinto dello stato veramente rallegrante in cui essi si trovano. Non solo sono eseguiti rapidamente secondo il programma, ma inoltre nulla lasciano a desiderare in quanto ad esecuzione e solidità. Siccome poi il sig. Bavier fu egli stesso impresario ferroviario, così il suo giudizio è assai competente Nessun dubbio quindi sulla possibilità dell'esecuzione del programma di costruzione.

Il signor Bavier è giunto sabato sera a Lugano, ed è ripartito alla volta del Sopraceneri il 23 nel pomeriggio.

— Gli azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di sovvenzionare l'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte all'ottava assemblea generale, che avrà luogo mercoledì 30 corr., alle ore 10 ant., nel Palazzo governativo di Lucerna, per trattare sui seguenti oggetti:

1°. Presentazione dell'ottavo rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, non che dei conti annuali comprendenti il periodo del 1879;

2°. Sostituzione di membri del Consiglio d'amministrazione;

3°. Nomina del Presidente del Consiglio d'amministrazione;

4°. Conferma di rappresentanti dei membri del Consiglio d'amministrazione residenti fuori della Svizzera;

5°. Nomina della Commissione di revisione dei conti.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Nel *Times* del 22 maggio leggevasi una lettera del comm. Rubattino, in risposta a quella degli avvocati della *Tunisian Railway Company*, che fu pubblicata nel *Times* del 12, rispetto alla recente lettera diretta dallo stesso comm. Rubattino all'editore del *Corriere Mercantile*, come abbiamo noi pure annunciato.

Il Rubattino conferma che fu stipulato un contratto preliminare, contenente tutte le condizioni sostanziali della vendita, e che obbligava la Società, tanto a non trattare con altri fuorchè con lui, quanto a mandare subito a Roma un rappresentante per discutere i particolari del contratto definitivo e procedere alla firma.

Ora, il rappresentante della *Tunisian Railwy Company* venne a Roma, non avendo alcun ritardo da parte del Rubattino, che accettò tutti i mutamenti proposti inaspettatamente; e, mentre l'affare si avvicinava rapidamente a conclusione, i direttori della Compagnia, violando gli accordi preliminari, non solo trattarono col sig. Gery a Parigi, ma firmarono un contratto per la vendita della ferrovia alla Società francese Bona-Guelma.

Il Rubattino lascia giudice di questo procedere tutti gli uomini onesti d'affari inglesi; e la sua lettera è accompagnata da documenti comprovanti gli impegni, che la Società inglese aveva fermamente assunti verso di lui.

Ferrovie inglesi. — Il signor Forster, ministro dell'Irlanda, ricevè il 27 maggio p. p. una deputazione incaricata di chiedergli un imprestito a buone condizioni, allo scopo di tirar innanzi i lavori della Società ferroviaria del Donegal occidentale, dando così lavoro a molta gente oppressa dalla miseria. Il signor Forster consigliò alla de-

putazione di presentare al Tesoro una memoria chiedendo questo imprestito, e promise di appoggiare la richiesta.

Ferrovie russe. — Il *Times* ha da Pietroburgo, 25:
La Banca imperiale di Russia annunzia che è stato sanzionata, sotto il titolo di Obbligazioni del Consolidato russo delle ferrovie di sesta emissione, la creazione delle Obbligazioni al 4 per cento per la somma nominale di 150,000,000 di rubli d'argento. Il frutto, pagabile ogni semestre, comincerà a decorrere dal 13 corrente, e l'imprestito verrà estinto in 81 anno. Le richieste per le Obbligazioni saranno soddisfatte dal 31 corrente fino al 2 giugno dalla Banca imperiale di Pietroburgo e dalle succursali di Mosca, Riga, Odessa, Kieff e Varsavia. Il prezzo di emissione per ogni Obbligazione è di 93 3/4 da pagarsi in contanti; il valore nominale è di 125 rubli.

Nuove ferrovie in Oriente. — Il Governo austro-ungarico ha inviato una squadra di ingegneri in Romania e Bulgaria per studiare il tracciato di una linea ferroviaria di più breve unione fra Pest e Costantinopoli. La linea partirebbe da Krajova (al confine romeno), e scenderebbe lungo la valle dell'Aloma a Turn-Magurelle sul Danubio; proseguirebbe quindi in Bulgaria verso Tirnova; attraverserebbe i Balcani sotto il passo di Schipka, e raggiungerebbe la linea di Adrianopoli.

In pari tempo si faranno altri studii per l'unione della linea Belgrado-Nissa-Sofia con quella di Costantinopoli, e che si ferma ora a Tatar Bazardick al piede del versante meridionale del Balcano centrale.

Ferrovie Americane. — Si ha da Filadelfia, 22 maggio:
La Società della Strada ferrata *Philadelphia Reading* ha sospesi i pagamenti, non avendo potuto soddisfare la scadenza di venerdì (21) per un milione circa di dollari. Le azioni sono discese a 10 dollari. Grande agitazione alle Borse di Filadelfia e di Nuova York. I capitali di varie specie investiti nella Società ascendono al pari alla somma di 194,500,000 dollari.

Notizie Diverse

Lavori pubblici. — Nella seduta del 29 maggio p. p. alla Camera dei deputati, il ministro Baccarini presentò i seguenti progetti di legge:

1° Riordinamento dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Corpo del Genio civile;

2° Modificazioni alla legge sulle opere pubbliche;

3° Aggiunte e modificazioni alle opere idrauliche di 2.a categoria;

4° Costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche;

5° Derivazione delle acque pubbliche;

6° Bonificazioni di terreni paludosi;

7° Sistemazione di alcuni porti.

Sopra domanda di alcuni deputati e dello stesso Ministro, i progetti 4° e 7° sono dichiarati d'urgenza.

Palazzo dell'Esposizione artistica in Roma — Nella seduta serale del 28 maggio al Consiglio comunale, il Sindaco partecipò che il Governo, in seguito alle pratiche fatte, ha conceduto immediatamente al Comune l'area in via Nazionale per la costruzione del Palazzo di Belle Arti.

Tale notizia fu accolta con generale soddisfazione.

Il consigliere Sansoni propose, in seguito, che nell'esercizio attuale venissero inscritte L. 150,000 per la costruzione del detto Palazzo, ma questa proposta venne combattuta dai consiglieri Venturi e Simonetti e dallo stesso Sindaco; però il Consiglio votò sole L. 50,000 per il corrente anno.

— La *Libertà* del 29 aggiunge:

Quest'oggi l'ingegnere Viviani, capo dell'Ufficio tecnico municipale, si reca insieme al Direttore generale del Demanio a prendere in consegna l'area demaniale di San Vitale, ove dovrà sorgere il Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti.

Aggiungiamo che il Sindaco, come già dichiarò al Consiglio, intende di cominciare subito i lavori. A tal fine sono già stati preparati dall'Ufficio tecnico i Capitolati d'appalto, e saranno immediatamente pubblicati gli avvisi d'asta.

L'onorevole Ruspoli intende che l'appaltatore debba cominciare i lavori, impiegando non meno di 200 operaj al giorno, e continuare sino alla fine con tutta la maggiore sollecitudine.

I lavori di sterro per le fondazioni incominceranno subito, affinchè il giorno della festa dello Statuto possa gettarsi, con grande solennità, la prima pietra dell'edificio.

Lavori edilizii in Milano. — Leggesi nella *Perseveranza*:

Il vasto caseggiato a metà della via Tre Alberghi, che nel secolo scorso era il più riputato e grandioso Albergo della nostra città, detto dei *Tre Re*, ed ove alloggiarono monarchi, principi, ministri e diplomatici, scomparirà fra brece. Gli intraprenditori signori fratelli Gondrad lo convertiranno a sede dei loro Ufficii di spedizione. Il vasto cortile sarà convertito in un grandioso *Salon*, coperto di cristalli, che misurerà 380 metri quadrati. Il progetto della nuova costruzione è dell'architetto Gaetano Calvi.

Concorso di macchine agrarie. — La Presidenza del Comizio agrario di Treviso annuncia che, per istimolare la meccanica agraria a studiare e trovare dei perfezionamenti per macchine di uso più comune, che siano alla portata delle più modeste fortune, è aperto un concorso di ventilatori a mano, col premio di lire 100 e diploma. Nel caso di speciali circostanze di merito, potrà essere aggiunta una medaglia.

Il concorso rimane aperto a tutto il 15 luglio prossimo venturo; ed un'apposita Commissione, presieduta da un membro della Direzione del Comizio, aggiudicherà inappellabilmente il premio, ove sia possibile, entro la seconda metà di luglio prossimo venturo.

Concorso prorogato. — La Presidenza del Comizio agrario di Roma, in seguito a nuove premure di alcune Case costruttrici di attrezzi ed apparecchi per fognatura, ottenutone l'assenso dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, ha creduto dover prorogare il concorso, che avrebbe dovuto aprirsi in Roma il 30 del mese corrente, e rimandarlo al prossimo mese di ottobre.

La Presidenza del Comizio si lusinga che questa dilazione gioverà ad animare i costruttori di macchine ed attrezzi a prepararsi a prender parte al detto concorso con l'invio dei loro prodotti.

Consiglio dell'industria e del commercio. — A completare il detto Consiglio, con Decreto Reale in data del 28 maggio, ne sono stati nominati membri: il comm. Bennati, direttore generale, ed il comm. Ellena, ispettore generale delle Gabelle; non che i due Ispettori delle industrie e dell'insegnamento industriale, cav. Lattes e De Francisci.

Nello stesso decreto è stabilito che la riunione dell'anzidetto Consiglio debba aver luogo una volta l'anno.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto dell'11 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 29 maggio p. p.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Conegliano (prov. di Treviso), col titolo di *Banca mutua popolare* di Conegliano, col capitale nominale di L. 50,000 in 2000 azioni da L. 25 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo Statuto.

— Con altro Decreto di egual data (*Gazz sudd.*), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società di credito, anonima per azioni al portatore, sedente in Venezia col titolo di *Banca di Credito Veneto*, e colla durata di 25 anni decorrendi dal 24 marzo 1872.

Viaggi d'istruzione. — Avant' ieri (dice il *Corr. Mercant.* del 28) abbiamo avuta in Genova la visita di venti allievi-ingegneri dell'ultimo corso dell'Università di Padova, guidati da un professore. Esei vennero per visitare i lavori del porto. L'Impresa costruttrice, dopo aver loro fatto visitare minutamente il detto porto, pose a loro disposizione un vaporetto, sul quale percorsero buon tratto della Riviera, da Voltri al di là di Portofino.

Ripartirono ieri. Nella loro gita da Padova a Genova, avevano anche visitato Verona, Milano e Torino.

Ricordo-Album dell'Esposizione di Torino. — Le pubblicazioni pittoresche in forma di Album sono alla moda. Ma questo che la Casa Treves annunzia ora, durerà più che una moda, perchè è destinato a riprodurre, col disegno di abili artisti ed incisori, i più applauditi fra i quadri e le statue, che si ammirano oggi alla IV Esposizione nazionale di belle arti a Torino. Quarta di numero; ma è veramente la *prima*, — la prima in cui quasi tutti gli artisti hanno risposto, in cui tutti hanno mandato il loro meglio, in cui i capolavori si contano a dozzine. È stata una sorprese per gli Italiani, che a Parigi erano rimasti scontenti della figura fatta dall'arte nostra, e che a Torino esclamano: Ecco la rivincita di Parigi. È una sorpresa per gli stranieri, che accorrono da ogni parte, ed ammirano, e devono esclamare che, anche rispetto ad arte, l'Italia non è la terra dei morti. La nuova generazione artistica si è mostrata ad un tratto piena di vita e di genio; con un'arte rinnovata, viva, moderna, tutta nostra. L'Esposizione di Torino resterà memorabile per questo avvenimento dell'arte rifiorita in tutt'Italia sotto forme diverse, e rivelatasi ora così splendida, così abbagliante, così animata, da entusiasmare i più restii, da farsi proclamare trionfante da tutti, da far aprire gli occhi anche ai ciechi della critica. Questo rinnovamento, che è massimo nella pittura, incomincia a manifestarsi anche nella scultura, con alcune di quelle opere, che non si vedono se non nelle epoche di assoluto incremento artistico. Un fatto tanto consolante non si può lasciar passare senza un ricordo; e la Casa Treves, che ha il merito di aver portato tant'alto in Italia l'arte dell'incisione in legno e la fotoincisione, è la sola che ci possa dare un ricordo degno della circostanza.

Il suo Album, o Ricordo che sia, si comporrà di 5 dispense, ed ogni dispensa comprenderà otto grandi tavole tirate a parte in modo da formar quadro. Per la prima dispensa si annunzia la riproduzione delle seguenti opere d'arte: *Una tentazione di Sant'Antonio*, di Domenico Morelli. — *La caccia al falco*, di Pasini. — *La barca da pesca*, di Dalbono. — *Il sorcio*, di Favretto. — *Violazione di confini*, di Morgari. — *Monache e Presepio nel giorno dell'Epifania*, di Turletti. — *Cuore di Re*, di Ximenes. Seguiranno poi le riproduzioni dei quadri più ammirati di Barabino, Jacovacci, Maccari, Dalbono, Michetti, Netti, Giuliano, De Albertis, Mosè Bianchi, Michis, Delleani, Rossi Scotti, Mosso, Pastoris, Calderini, ecc., e delle statue di D'Orsi, Franceschi, Ferrari, Jerace, Barzaghi, Tabacchi, ecc. I nostri migliori artisti, sia disegnatori, sia incisori, hanno messo mano a quest'opera d'arte, che sarà ricordo prezioso e pittoresco di un bel momento della storia dell'arte italiana. Anche il prezzo di una lira per dispensa è tale, che indurrà tutti gli Italiani a possedere un sì bell'Album.

Ufficii postali. — Col 1°. corr. vennero aperti i seguenti nuovi Uffizii postali di 2ª. classe:

Cilavegna (provincia di Pavia); Cuccaro Vetere (Salerno); Montelparo (Ascoli); Tornareccio (Chieti.)

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi avverte il pubblico che è stato aperto un Ufficio telegrafico a Manilla (Isole Filippine). La tassa, per la via meno costosa, è di L. 12 per parola.

La luce elettrica sulle navi. — A bordo della corazzata *Inflexibile* a Portsmouth, ed alla presenza delle principali Autorità navali e di molti ufficiali, tra cui il nostro *attachè* militare italiano, vennero eseguiti esperimenti definitivi sull'impiego della luce elettrica a bordo, per l'illuminazione interna ed esterna e per segnali. Venne adottato il sistema *Brush*, della Compagnia anglo-americana. Il motore è della forza di 12 cavalli, e con esso si accesero sull'*Inflexible* 60 lampade, le quali funzionarono perfettamente dalle 9 alle 5, ossia per otto ore continue. Ogni fiamma eguaglia la luce di 200 candele, ma la sua tranquillità permette di poterla impiegare in un locale chiuso anche senza globo deprimente. Ritiensi che questo esperimento influirà assai sul voto favorevole all'adozione della luce elettrica a bordo delle navi da guerra inglesi.

Nuovo Palazzo di cristallo a Parigi. — Si legge nel *Temps:*

È stata presentata al Governo francese una domanda di autorizzazione per innalzare a Saint Cloud un Palazzo di cristallo, che promette di riuscire una cosa grandiosa ed oltremodo interessante.

In cima alla collina, che forma il parco riservato, sorgerebbe un palazzo, il quale conterrebbe un'Esposizione permanente, delle Esposizioni temporanee, ed un Museo industriale internazionale. Sul posto ove sorgeva il Castello bruciato sorgerebbe un Museo retrospettivo, relativo alle diverse epoche di Saint Cloud.

A similitudine dei celebri giardini di Rew a Londra, si aggrupperebbero attorno al palazzo: un aquario gigantesco, un labirinto, un lago, una riproduzione della fauna e della flora preistorica del bacino della Senna, un diorama, delle terme, una sala da concerti e conferenze, delle collezioni di antropologia e d'arte con lezioni pubbliche. Si creerebbe pure un Tiro al piccione, un Tiro nazionale di 600 metri, e si completerebbe il tutto con un Ufficio di posta e telegrafo e con un padiglione della stampa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii furono stazionarii e con poco mercato.

Le Azioni della Società dalle Meridionali s'aggirarono sul 444 a 445; le Obbligazioni sul 290.50 a 291; i Boni sul 599.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 296.50 e 296.75; quelle della serie B, a 300.50 e 301; le nuove, ferme a 280.75 e 282.

L'Alta Italia debole a 300 e 300.75; le Pontebbane a 462 e 465; le Palermo-Trapani in calma a 323.50; le Monte-Ceneri a 513 e 514; le Centrali Toscane a 471; le Azioni Ferrovie Romane in aumento da 161 a 162.

Parigi negoziò le Lombarde con favore a 182 e 186; le Obbligazioni a 275 circa; le Vittorio Emanuele a 282; le Azioni Romane a 146; le Obbligazioni a 334.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Barletta. — 47ª Estrazione del 20 maggio 1880.

Obbligazioni rimborsabili a L. 100 — Serie 3177 e 5311. dal N. 1 al 50.

Obbligazioni premiate:

Ssrie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
5393	11	20,000	705	14	100	2574	33	100
4830	33	2,000	923	10	100	2662	43	100
1296	28	500	1114	43	100	3344	44	100
5211	28	500	1810	22	100	3550	11	100
3506	10	400	1913	26	100	3880	4	100
5412	25	400	1940	16	100	3978	12	100
418	5	300	2030	29	100	4323	40	100
3191	35	300	2041	40	100	4401	23	100
117	29	100	2275	28	100	5108	15	100
281	23	100	2567	17	100	5301	42	100

(Seguono i premii da L. 50).

Pagamenti e rimborsi dal 20 novembre 1880.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima del Tramway di Cuneo-Dronero. — Dal 1.o corr. si pagherà agli azionisti un acconto di L. 7.50 sugli interessi annui per ogni azione liberata anteriormente al 1.o febbraio 1800. Pagamento da farsi all'Ufficio del *Tramway* in Cuneo, ed in Torino presso A. Berrier Delaleu (via Bogino, 17).

Avvisi d'Asta

Sino alle ore 2 pom. del 7 corr., presso il Municipio di Ferrara, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura delle ghiaia occorrente alla manutenzione delle strade esterne durante il 1880, in diminuzione del complessivo importo di L. 56,954.77, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista in due lotti: 1° di chilog. 100,000 di ghisa da getti diversi (Eglinton) per l'importo di L. 12,000; 2° di chil. 100,000 di ghisa simile (Glengarnock) per L. 12,500; e chilog. 50,000 di ghisa simile (Gartsherrie) per L. 6,500, ossia L. 19,000 in complesso pel 2° lotto. Provvista da fare entro 70 giorni per ambidue i lotti. Deposito cauzionale L. 1200 pel 1° lotto, e L. 1900 pel 2°, in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1.o tronco della strada provinciale da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo, compreso tra l'abitato di Capestrano e l'innesto colla strada comunale obbligatoria di Ofena, della lunghezza di m. 4878, per la presunta somma di L. 50,538. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Pignola, che dall'abitato del detto Comune conduce ai confini di Abriola, della lunghezza di m. 58`2.40, per la presunta somma di L. 59,841.63. Lavori da esegui.e entro 13 anni. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 7000, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione del tronco della strada provinciale da Palermo a Messina per Catania e S.ª Caterina, in diminuzione dell'annua somma di L. 16,737.47, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1883. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della provvista di chilog. 16,200 di rame in verghe (sagomato), in diminuzione del complessivo importo di lire 37,803.23, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 5300 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1880.

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	434,501.63	300.49
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	408,144.39	282.26
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 26,357.24	+ 18.23
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	7,455,270.67	5,155 79
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	7,342,680.91	5,077.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 112,589.76	+ 77.86
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,164.—	159,869.43	137.34
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	149,814.98	130.05
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	+ 10,054.45	+ 7.29
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,162.75	3,121,246.78	2,684.37
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,150.85	3,020,302.94	2,624.41
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 11,90	+ 100,943.84	+ 59.96

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,768,05	10,624.07	7,300.10
Piccola Velocità	7,255,69	267 60	4,216.48
Totali . . .	33,023.74	10,891.67	11,516.58

Strade Ferrate Romane

12ª Settimana — *Dal* 18 *al* 24 *marzo* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	602,118.68	18,677.08
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	480,836.75	15,131.08
Differenza in più . . .	24	121,281.93	3,546.94
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 24 marzo 1880.	1,681	6,195,183.25	16,014.—
Periodo corr. 1878	1,657	5,861,594.54	15,371.16
Aumento	24	333,588.71	642.84
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del 1° gennaio 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	6,266.87	»	25,962.36	32,229.13
Bagagli e cani.	»	71.17	»	335.82	406.99
Merci a G.V. ..	»	773.55	»	4,448.27	5,181.82
Merci a P.V. ..	»	8,997.59	»	31,332 88	40,330.47
Introiti diversi.	»	403.75	»	722.96	1,126.53
Totale L.	»	16,472.75	»	62,802.19	79,274.94

ANNUNZI

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vaillaume*, 20, Via Palestro — GENOVA.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway:* Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	82,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	15,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	270,000	»
CERCHI d'acciaio	»	196,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	360,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	148,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	12,000	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
RAME da rifondere	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre , se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 giugno p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 maggio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 9 Giugno 1880 N° 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

INCHIESTA FERROVIARIA

ED ESERCIZIO GOVERNATIVO PROVVISORIO

Ecco il testo del disegno di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, nella tornata del 29 maggio p. p., per un nuovo termine per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate e per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

Signori! — La Giunta d'inchiesta, istituita colla legge del dì 8 luglio 1878, n° 4438, per riconoscere in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie adottati in passato rispondano all'interesse dello Stato, ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata, non ha ancora portato a compimento il suo importante lavoro; e, se si tien conto del vasto e svariato programma ch'essa si è imposto per subbietto dei suoi studii, nonchè del tempo necessario per coordinarne i risultati, non parrà certamente nè lungo, nè infruttuoso il tempo trascorso.

La Giunta doveva presentare le sue conclusioni in una Relazione al Governo del Re entro il primo semestre dell'anno 1879; ma questo termine, per ragioni che il Parlamento riconobbe plausibili, fu allargato una prima volta colla legge del 19 giugno 1879, n. 4970 (serie 2ª), ed una seconda coll'altra legge del 24 dicembre dello stesso anno, n. 5205 (serie 2ª), inguisachè il termine predetto verrà a spirare colla fine del prossimo mese di giugno.

Il Governo, convinto che il breve tempo che ancora rimane è affatto insufficiente, tanto più che la Giunta, per la rinnovazione della Camera, dovrà necessariamente ricostituirsi, viene col presente progetto di legge (articolo 1) a proporvi che sia stabilito a tutto il 31 dicembre del 1880 il termine per l'inchiesta; non senza avvertire, che per le spese ad essa relative non è necessaria alcuna nuova disposizione, avendo già il Governo ottenuto per l'anno finanziario in corso la relativa facoltà coll'art. 2 della legge 24 dicembre 1879 (*).

Ad altra e non meno importante bisogna, coordinata all'inchiesta, è il Governo in dovere di provvedere immediatamente.

Rammenterete, o signori, che per effetto dell'articolo 4 della precitata legge 8 luglio 1878, il Governo fu autorizzato ad assumere per conto diretto dello Stato, dal 1° luglio 1878 al 30 giugno 1880, l'esercizio della rete delle ferrovie dell'Alta Italia, riscattata colle Convenzioni di Basilea e di Roma, approvate colla legge del 29 giugno 1876, n. 3181 (serie 2ª).

La necessità di continuare nel sistema adottato provvisoriamente per l'esercizio di dette ferrovie s'impone, senza bisogno di alcuna dimostrazione, non solo perchè non è ancora risoluto il grave problema a cui ha dedicato i suoi studii la Commissione d'inchiesta; ma più ancora per ragioni di urgenza, essendo imminente la scadenza del termine stabilito dalla legge per l'esercizio provvisorio.

A questo stringente bisogno provvede perciò il progetto di legge che abbiamo l'onore di presentarvi, col quale (articolo 2) è stabilito che l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia sarà continuato per conto diretto dello Stato fino al 31 dicembre 1881, alla quale epoca può ragionevolmente presumersi che sia stato provveduto con legge speciale alla sua definitiva sistemazione.

Con questa dilazione, in raffronto del termine assegnato

(*) Vedi, a questo proposito, il R. Decreto del 6 maggio p. p. pel prelevamento di un fondo di L. 40,000, riferito tra le *Notizie ferroviarie italiane* nel nostro n. 21.

LA RED.

alla Commissione per compiere l'inchiesta, il Governo avrà il tempo necessario per esaminarne i risultati con quella calma che è richiesta da cosa di così grave momento, ed alcuna pressante necessità di pubblico servizio non verrà ad imporsi per affrettare le disposizioni che il Parlamento dovrà prendere.

Per questi motivi confidano i riferenti che vorrà la Camera accordare il suo suffragio ai provvedimenti che hanno l'onore di proporvi.

Disegno di legge.

Art. 1. È stabilito a tutto il 31 dicembre 1880 il termine di cui nelle leggi 8 luglio 1878, n. 4438, 19 giugno e 24 dicembre 1879, n. 4970 e 5205 (serie 2ª), per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

Art. 2. L'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia, assunto dal Governo in virtù dell'art. 4 della legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), sarà continuato per conto diretto dello Stato fino al 31 dicembre 1881.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Marzo 1880)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di marzo 1880, confrontati con quelli del marzo 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di marzo 1880 salì a L. 13,788,729 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L. 5,740,249
Bagagli	» 247,330
Merci a grande velocità	» 1,284,236
Id. a piccola velocità	» 6,459,249
Prodotti diversi	» 57,665
Totale	L. 13,788,729

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880	1879
Ferrovie	dello Stato	L. 7,981,309	L. 7,474,383
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	» 1,376,298	» 1,268,662
»	Romane	» 2,532,759	» 2,264,198
»	Meridionali	» 1,811,500	» 1,741,896
»	Venete	» 83,768	» 75,679
»	Sarde	» 84,990	» 85,630
Ferrovia	Torino-Lanzo	» 37,434	» 34,789
»	Torino-Rivoli	» 10,922	» 10,339
»	Settimo-Rivarolo	» 11,533	» 10,481
»	Milano-Saronno-Erba	» 50,809	» 3,099
»	Conegliano-Vittorio	» 7,407	» »
	Totale	L. 13,788,729	L. 12,969,156

Si ebbe dunque nel marzo 1880 un aumento di L. 819,573. Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Sarde, che ebbero una diminuzione di L. 640.

Però il maggiore aumento si ebbe sulle ferrovie di proprietà dello Stato in L. 506,926; sulle ferrovie di diverse Società esercìte dallo Stato in L. 107,636; e sulle Meridionali in L. 69,604.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel marzo 1879 era di chilometri 8352, nel marzo 1880 era invece di chil. 8430, come nel mese di febbraio, non essendosi nel marzo aperto alcun nuovo tronco. —

I prodotti dal 1° gennaio a tutto marzo 1880, confrontati con quelli dello stesso periodo 1879, presentano le cifre seguenti:

		1879	1878
Ferrovie	dello Stato	L. 21,035,924	L. 20,187,374
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	» 3,533,656	» 3,422,946
»	Romane	» 6,558,804	» 6,301,351
»	Meridionali	» 4,985,746	» 4,955,284
»	Venete	» 232,229	» 191,186
»	Sarde	» 240,630	» 238,991
Ferrovia	Torino-Lanzo	» 95,677	» 95,032
»	Torino-Rivoli	» 28,516	» 28,213
»	Settimo-Rivarolo	» 30,156	» 28,904
»	Milano-Saronno-Erba	» 122,157	» 3,099
»	Conegliano-Vittorio	» 19,794	» »
	Totale	L. 36,883,289	L. 35,452,380

Si ebbe dunque nel 1° trimestre 1880 un aumento totale di L. 1,430,909. Furono in aumento tutte le linee, ma specialmente le ferrovie dello Stato di lire 848,550; le Romane per L. 257,453; e le ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato per L. 110,710. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di marzo 1880, confrontato con quello del marzo 1879, presenta le medie seguenti:

		1880	1879
Ferrovie	dello Stato	L. 2,109	L. 1,988
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	» 1,471	» 1,356
»	Romane	» 1,386	» 1,364
»	Meridionali	» 1,249	» 1,201
»	Venete	» 611	» 552
»	Sarde	» 367	» 370
Ferrovia	Torino-Lanzo	» 1,169	» 1,087
»	Torino-Rivoli	» 910	» 861
»	Settimo-Rivarolo	» 501	» 455
»	Milano-Saronno-Erba	» 846	» 619
»	Conegliano-Vittorio	» 673	» »
	Media complessiva	L. 1,650	L. 1,573

Si ebbe dunque nel marzo 1880 un aumento nella media di L. 77, in confronto del marzo 1879. L'aumento principale si ebbe sulle ferrovie dello Stato in L. 121, e sulle ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato in L. 115.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto marzo 1880, confrontato con quello del 1° trimestre 1879, presenta le medie seguenti:

		1880	1879
Ferrovie	dello Stato	L. 5,563	L. 5,374
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	» 3,779	» 3,660
»	Romane	» 3,899	» 3,800
»	Meridionali	» 3,438	» 3,417
»	Venete	» 1,695	» 1,395
»	Sarde	» 1,041	» 1,034
Ferrovia	Torino-Lanzo	» 2,989	» 2,969
»	Torino-Rivoli	» 2,376	» 2,351
»	Settimo-Rivarolo	» 1,311	» 1,256
»	Milano-Saronno-Erba	» 2,036	» 1,549
»	Conegliano-Vittorio	» 1,799	» »
	Media complessiva	L. 4,415	L. 4,304

L'aumento nella media generale pel 1° trimestre 1880 è stato quindi di L. 111.

Aumentarono: le ferrovie dello Stato di L. 189; le ferrovie di diverse Società esercìte dallo Stato di L. 119; le Romane di L. 99; le Meridionali di L. 21; le Venete di 300; le Sarde di L. 7; la Torino-Lanzo di L. 20; Torino-Rivoli

(1) Vedi *Monitore* N. 19 a. c.

li L. 25; Settimo-Rivarolo di L. 55; Milano-Saronno-Erba li L. 487. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda, il prodotto del mese di marzo 1880 ascese a L. 8,183, cioè con una diminuzione di L. 300 in confronto del marzo 1879; ed il prodotto del 1° trimestre 1880 ascese a L. 19,357, cioè colla diminuzione di L. 1,561 in confronto del 1° trimestre 1879.

IL MONTE-BIANCO ED IL SEMPIONE

RAFFRONTATI

DAL PROF. D. COLLADON

Nel precedente numero del *Monitore* annunciammo con piacere l'opuscolo testè pubblicato dall'illustre prof. Daniele Colladon di Ginevra, col titolo: *Notes sur les inconvenients et les difficultés du tunnel etudié sous le Mont-Blanc et de ses lignes d'accès projetées — Avantages incontestables d'un chemin de fer international par le Simplon;* ed oggi, come abbiamo promesso, ci proponiamo di darne un esatto ragguaglio ai nostri lettori, per l'interesse grandissimo che l'argomento presenta al paese nostro.

Il chiarissimo Autore si dice, anzitutto, costretto dall'evidenza dei fatti e dall'esperienza acquistata circa le buone condizioni di esecuzione di un lungo tunnel sotto le Alpi, a dimostrare come gli opuscoli, le memorie, i tracciati finora pubblicati intorno ai pretesi vantaggi del tunnel del Monte-Bianco e delle sue linee d'accesso per le due vallate dell'Arve e della Dora Baltea, manchino assolutamente di base e non reggano ad un esame serio, qualora si vogliano confrontare coi vantaggi di un tunnel nel Sempione.

Il vero obbiettivo attuale (egli dice) per una ferrovia di rapida ed economica circolazione attraverso le Alpi, « è quello di scegliere e di adottare *il passaggio più basso e le linee d'accesso le più facili.* È questa la condizione *sine qua non* dell'utilità presente e futura di una linea internazionale di rapida circolazione, e di un prudente e ragionevole impiego dei capitali considerevoli, che ogni impresa di questo genere esige inevitabilmente ».

Da questo duplice punto di vista si può affermare (dice il prof. Colladon) « che il Sempione è, *senza confronto serio possibile,* il principale passaggio dell'avvenire ed il più razionale da eseguire al più presto, specialmente in considerazione degli interessi commerciali della Francia, della Svizzera occidentale e dell'Italia.

« Infatti, di tutta la lunga catena delle Alpi, dal mare sino al San-Gottardo, e si può dire sino al fondo del Tirolo, codesto è il passaggio alpino più basso; il suo sotterraneo, un po' più lungo di quelli del Gottardo, è da 250 a 500 o 600 metri meno elevato al di sopra del mare di quelli del Gottardo, del Brennero, del Moncenisio, dell'Arlberg, e del tunnel più basso possibile sotto il Monte-Bianco.

« Inoltre è quello, tra gli altri tunnel progettati, le cui linee d'accesso sono le più favorevoli e le più pronte ad essere compiute.

« Dal lato nord, il Sempione comunica già, mediante ferrovie continue, con Parigi e Calais per Losanna e Pontarlier; e fra tre anni comunicherà, per Thonon ed Annemasse, con Ginevra, Bellegarde, Bourg, Mâcon, tutto il Centro, l'Ovest ed il Nord della Francia.

« Dal lato sud, il tunnel del Sempione è parimenti *tutto* legato da ferrovie continue; all'Est, sino all'estremità dell'Ungheria, sino a Varna ed Odessa; al Sud, coll'Italia e Brindisi, porto della grande circolazione rapida per l'Egitto e le Indie.

« La lunghezza totale di 74 chil. dal tunnel del Sempione a Gozzano, va così ripartita:

Dal tunnel a Domo d'Ossola . . . Chil. 20
Da Domo a Gozzano . . . . . . » 54

« Questi 54 chil., in parte cominciati, sono classificati tra le ferrovie italiane di 2ª categoria da eseguire prossimamente (i 9|10 della spesa essendo a carico del Governo). I 20 chil. da Domo al tunnel saranno da costruire a spese del Governo italiano prima del compimento del tunnel. Questi 20 chil. furono già studiati, sulla grande scala di 1|1000, da uno dei più eminenti ingegneri svizzeri, la cui grande esperienza ed assoluta esattezza sono ben conosciute, il sig. Giorgio Lommel, che ottenne per questi bellissimi studii una duplice ricompensa di primo grado all'Esposizione di Parigi del 1878.

« Laonde il tunnel del Sempione, una volta costrutto, colle sue linee d'accesso le più favorevoli alla grande velocità ed ai trasporti, formerà una linea eccezionale, che acquisterà per la Francia e la Svizzera occidentale una evidente superiorità sulla linea del San-Gottardo ». —

Dopo questi cenni preliminari, il chiaro Autore passa all'esame dei *tracciati proposti per le due linee d'accesso al tunnel del Monte-Bianco* (§ 1), e poscia all'esame dei *progetti per la costruzione del tunnel medesimo* (§ 2). Indi, col § 3, entra nello *studio comparativo del percorso sulle due linee principali: Collonge-Sempione-Milano, Collonge-Monte-Bianco-Milano.*

Egli prende per punti estremi Collonge e Milano, perchè da un lato Milano è, e resterà sempre il centro principale delle ferrovie italiane. Infatti, quivi si biforcano le due grandi linee a destinazione del commercio coll'Oriente: quella per Odessa e Costantinopoli, quasi completa; e quella per Brindisi, centro di partenza della navigazione per la Siria, l'Egitto e le Indie.

D'altra parte, il Ponte di Collonge sul Rodano, presso Bellegarde, è il *defilé* fatale, il centro obbligato di arrivo di tutto il traffico, viaggiatori e merci, che può sperare di ottenere dalla Francia, dal Belgio e dall'Inghilterra una ferrovia internazionale che si voglia creare per la vallata dell'Arve, il Monte-Bianco e la vallata d'Aosta.

Il prof. Colladon si fa quindi a confrontare sott'ogni rapporto le dette due linee, dimostrando come quella del Monte-Bianco, tra Collonge e Milano, rappresenti una lunghezza di chil. 447.820, mentre quella del Sempione, tra gli stessi estremi, corrisponde a chil. 417.867. Quindi la differenza in favore di questa linea, per tutti gli arrivi dalla Francia con destinazione a Milano (cioè da Annemasse, Collonge, Bellegarde, Lione, Bourg e al di là), sarà sempre superiore a chil. 29.953, ossia in numero rotondo 30 chil. almeno. E questa differenza a favore

della linea del Sempione resterà sempre, qualunque sieno i miglioramenti futuri realizzati in Francia, per raggiungere Bellegarde o Colonge con linee più dirette o più rapide.

L'Autore dimostra altresì come sulla linea del Sempione non restano che 86 chil. da terminare, prima del compimento del tunnel, e tutti in gran parte studiati, specialmente per il tratto più difficile, cioè quello dal tunnel sino a Domo; e quindi *più di due terzi (fuori del tunnel) sono compiuti o lo saranno nel* 1881. Invece sulla linea pel Monte-Bianco sino a Milano, *una metà soltanto è terminata*, e tutti gli studii tra Sallanche ed Aosta sono interamente da fare, sulla scala di un millesimo: lavoro che richiederebbe più di un anno, per le difficoltà derivanti dall'abbondanza di terreni di morene indicati dal geologo Baretti.

E non è soltanto per la differenza di alcuni chilometri che i viaggiatori ed il traffico commerciale, provenienti in direzione da Culoz o Nantua a Collonge ed Anemasse, dovrebbero preferire la linea del Sempione a quella del Monte-Bianco; ma specialmente perchè la linea del Sempione presenterà sempre una strada migliore per le grandi velocità e per l'economia dei trasporti, vantaggi soprattutto fondati sopra una differenza di altezza di 350 metri. Inoltre, la linea del Sempione, congiungendo direttamente due dei più belli e dei più grandi laghi dell'Europa, visitati annualmente da innumerevoli *touristi*, approfitterà del traffico importante di questi laghi e del considerevole numero di viaggiatori, che preferiranno seguire codesta linea, molto più breve e più rapida tra i laghi stessi. —

L'Autore passa successivamente a provare, col § 4, la *superiorità della ferrovia del Sempione, essenzialmente basata sulla sua congiunzione, per Losanna e Pontarlier, colla totalità delle ferrovie dell'Est, del Nord e del Centro della Francia.*

Riferendosi, in particolare, ai calcoli pubblicati in questi ultimi anni da ingegneri, la cui esattezza è riconosciuta, quali sono i signori L. L. Vauthier, Giorgio Lommel ed Huber; ed agli studii coscienziosi di eminenti economisti e statistici, quali sono i signori Wilson, Ferdinando Dreyfus ed E. Villevert, l'egregio Autore dimostra come i pochi partigiani della ferrovia pel Monte-Bianco credettero invano di poter stabilire che i viaggiatori e le merci (i quali, provenendo dalla Francia, dal Belgio o dall'Inghilterra, si astenessero dal girare tutta la Svizzera occidentale per venir a passare nello stretto *defilé* Bellegarde-Collonge-Anemasse) otterrebbero alcuni chilometri di abbreviamento comparativo da Annemasse a Milano, a condizione che l'Italia, associandosi alle loro mire, consentisse ad eseguire prontamente delle nuove linee, di cui finora non si è data pensiero.

Ma l'Autore ha già dimostrato, con cifre e dati irrecusabili, che i viaggiatori e le merci, arrivando per Bellegarde-Collonge-Annemasse con destinazione a Milano, avrebbero un vantaggio incontestabile nel preferire il passaggio del Sempione a quello del Monte-Bianco, e che quindi l'accennato magro beneficio tra Collonge e Milano pel Monte-Bianco era una speranza chimerica, fondata sopra basi inesatte od incomplete.

In realtà, la linea per Chamonix ed Aosta non costituirebbe in definitiva che un duplicato *inutile di quella del Moncenisio, lasciando Chambery per Bonneville e Tor*[illegible] *per Chivasso.*

Anzi è chiaramente provato che, se si facesse la lin[illegible] per Aosta, si finirebbe per fare la congiunzione Ivrea-Santhià, ed allora Torino soffrirebbe incontestabilmente pi[illegible] che se si facesse la ferrovia Sempione-Novara, poichè la fe[illegible]rovia Fréjus-Torino resterebbe in gran parte abbandona[illegible].

Per la Francia poi, gli enormi sacrificii che esig[illegible]rebbero dei tracciati a doppio binario e deboli pende[illegible] nelle vallate dell'Arve e della Dora, e la esecuzione d[illegible] tunnel di 19 chil., in condizioni difficili, sotto il Mon[illegible] Bianco e l'Allea-Bianca, non riescirebbero che *spese in[illegible]tili in vista della lotta commerciale* colla linea del S[illegible] Gottardo.

La linea del Sempione offre invece una serie di va[illegible]taggi del tutto *eccezionali.*

Ed è questa superiorità che guadagnò alla detta lin[illegible] la preferenza di tanti uomini eminenti, di Società scie[illegible]tifiche e politiche, d'ingegneri d'alto merito, i quali [illegible] 10 anni fanno appello alle sollecitudini del Governo fr[illegible]cese per facilitare il compimento della linea medesima, [illegible] sola capace di mantenere per la Francia il suo traff[illegible] internazionale attuale. Lo stesso illustre imprenditore [illegible] Canale di Suez e promotore del Canale interoceanico [illegible] dimostrato la sua viva simpatia pel futuro traforo del Se[illegible]pione nella seduta del 14 maggio 1878 della Società ge[illegible]grafica di Francia, in cui i progetti e le perizie per que[illegible] tunnel e per le sue linee d'accesso erano stati presenta[illegible].

Riassumendo, l'Autore dice che la ferrovia del Se[illegible]pione riunisce le condizioni migliori che si potevano [illegible]siderare: « Posizione intermedia centrale fra la linea [illegible] Moncenisio e quella del San Gottardo; comunicazioni [illegible]rette e diverse colla Francia, col Belgio e coll'Inghilte[illegible] da un lato, coll'Italia e coll'Oriente dall'altro; infin[illegible] soprattutto un tunnel col tracciato più basso della int[illegible] catena delle Alpi, e linee d'accesso incomparabilmente [illegible]periori a quelle di tutte le altre ferrovie rivali ». —

Nel 5° ed ultimo paragrafo, il prof. Colladon conf[illegible] gli *argomenti politici e militari* addotti dal senatore Ch[illegible]don nel suo opuscolo in favore della linea di grande [illegible]municazione internazionale per le vallate dell'Arve e d[illegible] Dora Baltea. Dopo alcune citazioni tolte dall'altro op[illegible]scolo: *Le tunnel du Simplon et les intérêts français*, [illegible] sig. Ferdinando Dreyfus, membro della Società di eco[illegible]mia politica di Francia, il prof. Colladon aggiunge alc[illegible] sue considerazioni circa la possibilità di una lotta tra [illegible] Francia e l'Italia; conchiudendo che « anche per ciò [illegible]rebbe nell'interesse italiano di avere un passaggio di m[illegible] da custodire o difendere, quello specialmente del Mon[illegible] Bianco, che conduce sopra Ivrea e Torino, e pel quale [illegible] potrebbero far passare, come dice l'opuscolo del senat[illegible] Chardon, *tre volte più convogli militari con una velo[illegible] doppia* ».

Non possiamo chiudere questa breve rassegna, s[illegible] attestare all'illustre prof. Colladon tutta la nostra s[illegible]sfazione nel vedere svolte con tanta chiarezza, preci[illegible] ed autorità le molteplici ragioni che suffragano il [illegible]getto della grande linea internazionale del Sempione, [illegible] sì bene corrisponde ai veri interessi dell'Italia e che [illegible] pure abbiamo sempre propugnato.

SITUAZIONE DEI LAVORI
[D]ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

[L]a prosecuzione dei lavori pel compimento della grande [g]alleria del Gottardo e per l'apertura delle relative linee [d]'accesso non può non richiamare l'attenzione degli [I]taliani; e quindi ci proponiamo di tenerne ragguagliati [i] nostri lettori, in base alle periodiche pubblicazioni uffi[c]iali del Consiglio federale svizzero. Dall'ultimo Rapporto [m]ensile sulla situazione dei lavori al 30 aprile p. p., [r]icaviamo le seguenti importanti notizie:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di aprile
[a]) Lavori eseguiti.			
[G]alleria di direzione ... m.	7.744.70	7.167.70	14.912.40
[A]llargamento in calotta ... »	7.323.60	6.657.40	13.981.00
[Cu]netta dello strozzo »	5.589.00	5.546.10	11.135.10
[St]rozzo ... »	5.150.80	5.010.50	10.161.30
[E]scavazione completa e continua ... »	4.510.00	4.422.00	8.932.00
[Mu]ratura della vôlta »	5.849.00	5.605.50	11.454.50
[»] del piedritto Est »	4.489.00	5.073.50	9.562.50
[»] del piedritto Ov. »	4.880.00	4.579.50	9.459.50
[Ac]quedotto ultimato »	4.081.00	4.379.00	8.460.00
[Ga]lleria completa con acquedotto e nicchie ...	4.081.00	4.379.00	8.460.00
[Ga]lleria restante pel momento senza rivestimento ... »	484.00	»	484.00
[b]) Operaj impiegati.			
[Nu]mero medio per giorno ... N.	1.711	1.302	3.013
[I]d. massimo id. »	1.955	1.409	3.364
[c]) Valore dei lavori eseguiti.			
[Va]lore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel pre[v]ent. per l'8° esercizio. (1° 8.bre 1879-30 8.bre 1880) L.	24,143,570.00	22,792,370.00	46,935,940.00

La parte in curva della galleria definitiva dal lato di Airolo era perforata per la lunghezza di m. 71.30, non restandone a perforare che soli metri 53.70. L'escavazione completa e la muratura della vôlta e dei piedritti erano eseguite per 65 metri.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Le cifre seguenti dimostrano la progressione che hanno seguìto, durante i primi tre mesi del 1880, i principali lavori di costruzione:

	Febbraio	Marzo	Aprile
Movimenti di terra (non compresi gli scavi per ponti, gallerie ecc.) ... M.	77,120	196,050	324,590
Muratura (muri, ponti ed acquedotti) ... »	550	3,650	16,870
Piccola sezione delle gallerie M.	1,231	1,299	1,090

La situazione alla fine di aprile dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle linee	Lavori preventivati	Lavori eseguiti a tutto aprile	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen ...	31.980	879.250	267.070	30
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	1.357.610	579.220	43
Airolo-Biasca ...	45.838	1.721.890	834.510	48
Cadenazzo-Pino ...	16.200	287.870	124.390	43
Giubiasco-Lugano ...	25.952	518.100	80.160	15
Totale ...	158.712	4.764.750	1.885.380	40
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen ...	31.980	53.250	8.960	17
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	89.400	29.840	33
Airolo-Biasca ...	45.838	95.160	40.330	42
Cadenazzo-Pino ...	16.200	27.690	2.820	10
Giubiasco-Lugano ...	25.952	32.680	280	1
Totale ...	158.712	298.180	82.230	28

LINEE	Lunghezza da perforare	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di aprile	p. 0/0	Situazione alla fine di aprile	p. 0/0	Situazione alla fine di aprile	Situazione alla fine di aprile
c) Gallerie.							
[Im]mensee-Fluelen ...	5.542.00	4.755.—	87	921.—	17	194	286
[Flu]elen-Goeschenen ...	7.257.60	5.465.—	75	2.997.—	41	484	624
[Air]olo-Biasca ...	8.024.10	4.088.—	51	2.473.—	31	280	416
[Giu]biasco-Lugano ...	3.114.00	715.—	23	10.—	»	»	»
Totale ...	23.837.70	15.023.—	63	6.401.—	27	958	1,326.—

[Il] numero totale delle gallerie che si riscontrano lungo [le] suddette linee è di 49, delle quali: 10 sulla prima, 20 [sulla] seconda, 13 sulla terza, e 6 sulla quarta. — La più [lung]a di tutte le gallerie è quella di Oelberg (linea Im[mens]ee-Fluelen), la quale misura metri 1034; segue su[bito] dopo quella del Montecenere (linea Giubiasco-Lugano), lunga metri 1675. Altre 5 gallerie superano di poco i m. 1500, e le ultime 4 hanno una lunghezza varia fra i 1000 e 1500 metri.

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di aprile, risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen .... N.	654	1233	1887
Fluelen-Goeschenen .... »	2012	2774	4786
Airolo-Biasca .... »	2087	2835	4922
Cadenazzo-Pino............... »	»	721	721
Giubiasco-Lugano .... »	336	921	1257
Totale N.	5,089	8484	13,573

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il detto mese su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE	Preventivo del marzo 1879	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,172,600	2,988,900	27
Fluelen-Goeschenen..... »	22,229,700	7,148,400	32
Airolo-Biasca .... »	23,697,400	7,389,500	31
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,246,100	286,700	13
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	514,700	7
Totale Fr.	67,144,600	18,328,200	27

Nostre Corrispondenze

Roma, 8 giugno.

Ho ricevuto io pure l'opuscolo stampato in questi giorni a Ginevra sui progetti di ferrovia pel Monte-Bianco e pel Sempione, del quale voi avete dato notizia nel vostro numero del 2 corrente.

Quell'opuscolo, scritto dal celebre fisico a cui senza dubbio si deve il concetto di applicare l'aria compressa come mezzo per trasmettere a distanza la forza motrice, cioè la soluzione del problema delle gallerie alpine, dimostra di gran lunga preferibile la linea del Sempione a quella del Monte-Bianco; e non manca chi accoglie come assoluto tale giudizio, esprimendo il parere che sia esso l'ultima parola detta sulla questione.

L'opuscolo del Colladon è, senza dubbio, importantissimo, ed io sono ben lontano dal discutere la competenza e l'autorità dell'Autore, oppure il valore degli argomenti che egli adduce. Mi riservo però di esprimere alcune mie opinioni in proposito, dopo che avrò letto l'esame critico del detto opuscolo, da voi promesso. —

Abbandonando per ora le Alpi, ma non le cose ferroviarie, vi dirò che il ministro Baccarini sembra disposto, a quanto mi vien detto, ad anticipare, con qualche provvedimento da sancirsi con Decreto Reale, gli effetti della legge sull'ordinamento del Real Corpo del Genio civile, la quale evidentemente non si potrà discutere che dopo novembre.

I bisogni del servizio ferroviario sono grandi, e crescono ogni giorno; e l'on. comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici, insiste giustamente perchè si provveda con ordinamenti precisi e vigorosi. Se si aumentassero i quadri degli ingegneri di classe e degli aiutanti, si metterebbe fine ad uno stato di cose deplorevole: poichè vi sono ingegneri di 1ª classe, che attendono la promozione dal 1874, ed ingegneri di 2.a e di 3.a che l'aspettano dal 1872.

Il forte e sintetico ordinamento delle costruzioni ferroviarie a cura dello Stato, che si deve all'onorevole Valsecchi, sarebbe certo grandemente aiutato da un rinvigorimento materiale e morale del Genio civile. —

Il *Giornale Militare Ufficiale* pubblica, nel suo numero del 29 scorso maggio, un Regio Decreto, col quale viene approvato il Regolamente per il personale ferroviario e telegrafico soggetto all'obbligo militare in caso di mobilitazione dell'esercito. Col nuovo regolamento, compilato d'accordo fra i Ministri dei lavori pubblici e della guerra, si ha per iscopo di assicurare, in tempo di guerra, la continuazione del servizio ferroviario e telegrafico del Regno, senza sciogliere il rispettivo personale dagli obblighi del servizio militare. —

Il Consiglio di Stato, in adunanza del 28 p. p. maggio, ha approvato il progetto di appalto del 1° tronco della ferrovia da Zollino a Gallipoli. I lavori previsti nel progetto sono limitati alla formazione del corpo stradale ed alla esecuzione delle opere d'arte su di un tratto di 3150 metri. L'importo di questi lavori è previsto nella somma di L. 74,000. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 31 maggio al 5 giugno corr., ha preso le seguenti più importanti deliberazioni.

Ha approvato i progetti;

Per la costruzione del tronco Aquila-Sassa della ferrovia Aquila-Rieti;

Per opere di consolidamento nella trincea Crocichia e nelle trincee e rilevati Principe ed Agrò, lungo il secondo tronco della linea delle Caldare nelle ferrovie Calabro-Sicule;

Per opere di miglioramento e di sistemazione di alcuni corsi d'acqua nel tronco Taranto-Corigliano della ferrovia Taranto-Reggio;

Per costruzione di una tettoia metallica nella Stazione ferroviaria di Pisa;

Per la costruzione del 1.o tronco, compreso tra l'abitato di Santa Lucia ed il Molino Mazzetti, della strada provinciale di 2.a serie, da Santa Lucia di Cicolano, per la valle del Salto, a Rieti, in provincia di Aquila;

Per la costruzione del 3.o tronco, dalla torre Lor... nella valle del Bufalo alla strada nazionale Sil... nella valle del Garga, della strada provinciale di ... serie, dai Coraci alla nazionale Silana, in provincia di Cosenza;

Per riparazioni al ponte San Priamo sul torrente Bicocca, lungo la strada nazionale Cagliari-Terranova;

Per riduzione di una parte dell'ex-convento dei Gesuiti, attiguo alla chiesa del Gesù Nuovo in Napoli per la installazione di un Ginnasio e di una Scuola tecnica.

DELTA

FERROVIA TRANS-SAHARIANA.

Preg.mo sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Biskra, 1° giugno

Oggi mi trovo in grado di poterle trasmettere informazioni più precise relativamente alla Spedizione del ... nello Flatters, ed ai motivi che l'obbligarono a retrocedere entro le frontiere dell'Algeria.

La Missione di esplorazione nel Sahara orientale, diretta dal col. Flatters, dopo aver lasciato Uargla il 5 marzo scorso, è arrivata senza difficoltà ad El-Menkhoug presso i Tuareg Azgar, sul 26° parallelo, a 760 chilometri al sud di Uargla e 250 al sud di Temassinin. La Missione è stata assai bene accolta dagli Azgar; ma fra tutti i capi, coi quali potè mettersi in relazione, nessuno aveva autorità od influenza bastante per prendere, a nome di tutta la popolazione di quella zona, degli impegni sicuri e generali col Governo francese.

Il vero capo degli Azgar, Sceik El-Hadji Ikhenoukhen, dell'età di circa 95 anni, abita Ghat, o Rrat, ove egli è di fatto sottomesso all'influenza della Porta Ottomana, che ha stabilito un presidio turco in quella città.

Il colon. Flatters si era già messo in corrispondenza con questo Sceik; ma siccome, per condurre a buon fine le negoziazioni intavolate allo scopo di poter percorrere i monti Aggar, sarebbe stato necessario di portarsi colla Missione fino a Rhat (ciò che l'avrebbe allontanata di troppo dalla direzione da seguirsi nell'interesse della ferrovia), così il colonnello, spinto anche dalla urgente necessità di approvvigionarsi di viveri, giudicò cosa più assennata di rientrare momentaneamente nelle possessioni francesi. Più tardi, quando avrà aumentato i suoi mezzi di azione, ed avrà potuto ottenere dei salvacondotti, sia dalla parte del Governo ottomano, sia dal Scheik Ikhenoukhen, e principalmente quando saranno scorsi i giorni più torridi di luglio ed agosto, potrà riprendere con maggior sicurezza il suo viaggio verso il sud.

La Missione era di ritorno ad El-Byod il 2 maggio, con tutto il suo personale in buona salute; ed ora è già passata ad Uargla, per dirigersi sopra Laghuat, ove intende lasciar trascorrere l'estate (*).

Intanto il risultato ottenuto fino ad ora è assai apprezzabile sotto tutti i punti di vita: esplorazione completa del regime della zona delle grandi dune al sud di Uargla, e della regione orientale del paese del Tuareg fino al 26° grado di latitudine; informazioni particolareggiate d'ogni specie, tanto sui Tuareg Azgar, quanto sopra i loro vicini, che permetteranno di procedere d'ora innanzi con dati certi e precisi.

Il punto dove è giunta finora la Spedizione si troverabbe press'a poco a metà della distanza che corre fra le coste dell'Algeria ed i confini del Sudan.

Dev.mo L. Paladini.

(*) Il *Petit Marseillais* annuncia che il colonnello Flatters è giunto a Marsiglia, ed aggiunge ch'ogli calcola di ripartire nel prossimo ottobre. Frattanto egli si reca a Parigi per render conto della sua missione al Ministro.

La Redaz.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Sappiamo essere intenzione dell'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia che l'esperimento di servizio economico sulle linee Torino-Chieri, Santhià-Biella, Monza-Lecco, Genova-Nervi e Venezia-Treviso, pel quale vennero ordinati due treni Belpaire e tre macchine Krauss, abbia principio col 1.o settembre p. v.

Allo scopo pertanto di determinare fin d'ora, anche nella parte di dettaglio, le norme di questo speciale servizio, si riunirà in Torino, il giorno 16 corrente, una Commissione, composta dai rappresentanti della Direzione dell'esercizio, nonchè dei Servizii del Traffico, della Manutenzione e lavori, della Trazione e del Materiale.

In seguito della notizia inserita nel precedente nostro numero, possiamo annunciare che, a datare da domani (10), verranno introdotte alcune modificazioni all'orario dei treni-viaggiatori sulla linea Venezia-Udine-Trieste, per le quali modificazioni verranno prolungati sino a Cormons i treni 259 e 260, che finora facevano il servizio soltanto fra Venezia e Conegliano.

Sappiamo che il 16 corr. verrà aperto al pubblico servizio lo Scalo merci per il lago di Como, con speciali tariffe per il percorso tra la Stazione di Como ed il lago, come da apposito avviso, che sarà quanto prima pubblicato.

Rimanendo probabilmente aperta al pubblico anche nel prossimo settembre l'attuale Esposizione Nazionale di Belle Arti in Torino, sappiamo che, per l'occasione del Congresso internazionale d'igiene da tenersi qui appunto in quel tempo, e per facilitare il concorso alla stessa splendida Mostra, che già continua ad attrarre gran numero di forestieri, saranno nel detto mese di settembre effettuati altri due treni di piacere da Parigi a Venezia, colla fermata di cinque giorni in Torino.

La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha presentato un progetto di Convenzione per concedere ad una Ditta di Spezia un'importante sorgente d'acqua, assicurando la fornitura di quella occorrente alla detta Stazione pei varii Servizii, anche in previsione del prossimo suo allacciamento colla nuova linea Parma-Spezia.

Se la concessione sarà approvata, come credesi, verrà nello stesso tempo resa possibile la costruzione di un importante acquedotto pubblico, di cui la città di Spezia sente tanto bisogno.

Sappiamo che, allo scopo di rendere sempre migliori le condizioni della linea Genova-Pisa, la suddetta Direzione dell'esercizio ha presentato un progetto per il prolungamento dei binarii di incrociamento nelle Stazioni di Bonassola e Camogli.

La Direzione stessa ha poi ordinato lo studio di un progetto per ridurre a Stazione di incrociamento l'attuale fermata di Monterosso; e sta raccogliendo i dati per decidere in quali delle tratte più lunghe di quella linea sarebbe conveniente l'impianto di nuove Stazioni.

Sono pervenute al Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie le proposte della Direzione dell'esercizio per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di una nuova linea di comunicazione pei treni viaggiatori fra Rivarolo e Sampierdarena.

L'importanza di tali lavori non sfuggirà ad alcuno, venendo la nuova linea a rendere affatto indipendente quella attuale, la quale resterà ad intera disposizione del Servizio merci, che, già importantissimo per il valico dei Giovi, lo sarà molto più dopo l'attivazione della nuova Stazione marittima di Genova.

Il poco conto nel quale erano tenute le disposizioni delle vigenti leggi circa le distanze legali delle piantagioni dai confini delle ferrovie, ha indotto la Direzione dell'esercizio dell'Alta Italia a richiamare, con apposito ordine di servizio, l'attenzione del personale su tale argomento; concedendo però che la rigorosa applicazione della legge sia invocata soltanto per le piantagioni che saranno fatte in avvenire, a meno che particolari circostanze di servizio la rendessero necessaria anche per le piantagioni esistenti.

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha indetto le seguenti gare:

Pel giorno 21 corrente, fornitura di 460 assi montati per vagoni di 12 tonn.;

Per lo stesso giorno, fornitura di 900 molle di sospensione e 1200 molle di trazione per vagoni a 2 assi;

Pel giorno 24 and., fornitura di 30,000 tonnellate di carbone minuto inglese, da consegnarsi nel porto di Genova;

Per lo stesso giorno, fornitura di 20,000 tonnellate di carbone minuto inglese, da consegnarsi nel porto di Savona.

L'Amministrazione suddetta aprirà quanto prima un concorso per la fornitura di:

N. 12 locomotive da merci di 4.a categoria,
» 11 id. id. di 5.a id.
» 8 id. viaggiatori a carrello mobile.

Questo materiale è destinato in parte a costituire la dotazione della nuova ferrovia Novara-Pino, ed in parte per sopperire ai cresciuti bisogni del servizio generale della rete.

Ci consta essere intenzione dell'Amministrazione medesima di concorrere alla Esposizione industriale di Milano del 1881, col presentare a questa Mostra nazionale alcuni dei materiali fabbricati nelle sue officine o da essa fatti costruire in Italia su tipi studiati dal proprio personale tecnico.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha preso ultimamente le seguenti più importanti deliberazioni:

Ha autorizzato l'acquisto di 200 assi montati di acciaio Martin per carrozze e carri bagagli dalla ditta Acciaierie del Reno a Ruhrort;

Ha aggiudicato alla Ditta Rochette e C. di Torino l'esecuzione delle opere metalliche per la sistemazione del ponte in ferro sul Rio Tarrone sulla linea Savona-Bra;

Ha autorizzata la spesa di L. 4000 per l'ampliamento dell'Officina di Lucca;

Ha autorizzata la spesa di L. 15,000 per la costruzione nella Stazione di Torino P. S. di una camera calda per l'inverniciatura del materiale;

Ha consentito a che sulla linea Modane-Torino vengano esperimentati, con uno dei treni diretti, i freni continui Westinghouse e Smith Hardy.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo avere nella seduta del 3 corr., trattati alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le deliberazioni seguenti:

1° Approvò la cessione al Municipio di Livorno di una maggiore area di terreno, necessaria per l'impianto della nuova strada di accesso alla Stazione marittima;

2° Stanziò un nuovo fondo di L. 75,000 per completare la chiusura delle linee;

3° Approvò la spesa di L. 6,564,93 per la esecuzione di alcune opere di secondaria importanza, da imputarsi al bilancio delle costruzioni;

4° Approvò la spesa di L. 9,983.05 per la costruzione di una casa per alloggio del personale presso la Stazione di Laterina;

5° Approvò la spesa di L. 22,653.59, occorrente per la sistemazione del piazzale della Stazione di Ellera;

6° Approvò una transazione intesa ad ottenere la soppressione di un passaggio a livello presso la Stazione di Livorno;

7° Si chiamò inteso delle varianti introdotte dal Ministero dei lavori pubblici nei progetti, già dal Consiglio stesso approvati, per la sistemazione del salone della vendita dei biglietti, e di quello dei bagagli, nella Stazione di Roma;

8° Approvò gli accordi stabiliti col Municipio di Civita Lavinia per la costruzione di una nuova Stazione, in luogo di quella ora esistente;

9° Approvò finalmente alcuni acquisti di generi occorrenti all'esercizio, come olio d'oliva, ruotaie di acciaio e lamiere di ferro.

Il *Bollettino delle finanze, ferrovie ed industrie*, riferendosi alla notizia da noi data tra le *Informazioni* nel precedente numero, circa uno degli argomenti da trattarsi nella seduta del 26 maggio al Consiglio d'amministrazione del Gottardo, crede di poter *rettificare* i nostri apprezzamenti relativamente alla *eventuale proposta per la costruzione della linea Immensee-Lucerna*, che ci pareva affatto inopportuna.

Ma, con buona pace del nostro confratello, noi non possiamo intendere la sua rettifica, dal momento ch'esso medesimo ammette che gl'intervenuti, compresi i delegati del Governo germanico, riconobbero poter essere *intempestiva e nocevole al più sicuro e sollecito compimento della linea principale, la concessione del nuovo tronco* (Immensee-Lucerna); che i delegati italiani credettero doversi usare *non minore prudenza;* e che tutto il Consiglio *cadde in questo avviso, che la quistione meritasse un esame tutto speciale, e la deferì quindi ad una Commissione, che dovrà svolgerla sotto tutti gli aspetti e riferirne in altra adunanza.*

Questo e non altro era lo scopo delle nostre osservazioni, che con nostra soddisfazione vediamo raggiunto colle suddette deliberazioni; e quindi le pretese rettifiche del *Bollettino* risultano affatto insussistenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Piombino-Cornia. — Leggiamo nella *Nazione* del 6:

Fra le strade ferrate secondarie approvate dal Parlamento colla legge 29 luglio 1879, merita d'essere annoverata, come una delle più utili, quella di Piombino-Cornia, posta in terza categoria.

Il suo percorso è breve, appena 13 chilometri, ma la sua importanza è grande per la parte che essa è destinata a fungere nella sistemazione della nostra rete ferroviaria.

Infatti, questo tronco parte dal così detto Porto-Vecchio di Piombino, antico e centrale ricovero di navi sul Tirreno: porto che lievi e ben intesi lavori non tarderanno a migliorare, e che la natura sembra aver destinato, per la sua posizione, ad esser lo scalo continentale del commercio e dell'industria dell'Elba.

Piombino poi e il suo territorio sentiranno un rilevante vantaggio dal trovarsi così riuniti alla rete ferroviaria romana, senza dover ricorrere al trasporto per la via ordinaria sino alla Stazione di Cornia.

Il progetto della ferrovia Piombino-Cornia, che fu approvato dal Ministero dei lavori pubblici, è opera del cavaliere ing. Telemaco Franceschi, il quale ne ideò il tracciato, e ne fece gli studii a proprie spese, compiendoli con indefesso lavoro, sostenuto dalla sua fede nell'utilità che ne verrebbe al paese.

E non poche però erano le difficoltà tecniche da vincersi, trattandosi che molti erano gli elementi di cui occorreva tener conto per risolvere i due principali quesiti dello scartamento e delle pendenze.

Tutti i quesiti furono da lui felicemente risoluti. Egli usò pendenze tenuissime con locomotive di piccolo peso col *tender* unito; adottò la costruzione economica con scartamento ordinario, come viene prescritto dal rapporto della Commissione ministeriale; si allontanò dai terreni di recente colmata, ottenendo con tali precauzioni economia d'impianto e d'esercizio e solidità di costruzione, evitando i trasbordi in modo che il vagone caricato a Porto-Vecchio può percorrere le linee principali, e viceversa i vagoni delle altre linee possono arrivare fino a Porto-Vecchio.

Questa ferrovia, che davvero porta con sè tanti vantaggi a tutta l'isola d'Elba, al porto, alla città ed al territorio di Piombino, che trae, si può dire, da morte a vita, è da desiderarsi si possa veder presto eseguita. Sappiamo che l'ingegnere Franceschi fece la domanda al Ministero dei lavori pubblici per la costruzione ed esercizio di essa, e si è rivolto agli enti interessati per chiedere loro lo stanziamento dei fondi rappresentanti il loro rispettivo contributo, ammontante *insieme* ai due decimi delle spese totali di costruzione ed armamento, a norma di legge.

Ferrovie Romane. — Leggesi nella *Nazione* del 3:

Gli alunni delle Scuole di architettura del nostro Istituto di belle arti, accompagnati dal loro maestro professore Castellazzi, hanno fatto un'escursione artistica di alcuni giorni, visitando Pisa e Lucca, studiando tutti quei monumenti che rendono celebri queste città. Sappiamo che, in riguardo allo scopo di questa comitiva, la Direzione generale delle Ferrovie Romane, rappresentata dal chiarissimo comm. Bertina, fu assai cortese nell'accordare delle facilitazioni per il viaggio percorso sulle linee di quella Società.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Scrivono da Palermo, 2, al *Diritto:*

Ieri, primo giugno, si aprì al pubblico esercizio il primo tratto della strada ferrata Palermo-Trapani.

La inaugurazione di essa fu fatta mesi addietro dall'Impresa Lescanne. Adesso la vaporiera percorrerà regolarmente 46 chilometri, da Palermo a Partinico e viceversa, limitandosi per ora al solo servizio di viaggiatori e bagagli.

Ma nondimeno, per tutti quei piccoli Comuni interessati, la battaglia è stata guadagnata.

L'importanza di questa ferrovia, che dovrà estendersi sino a Castelvetrano, 116 chilometri, fu riconosciuta dalla Commissione che ne riferì nel 1869 al nostro Consiglio provinciale.

Vi furono allora delle lotte acerbissime fra coloro che sostenevano il presente tracciato, ed altri che pretendevano che la strada ferrata ne seguisse un altro per Corleone.

Ma se si fosse accolta tale proposta, si sarebbero distrutte le basi del Consorzio stesso, sia per riguardo al contributo delle due Provincie complessivamente preso, sia pel gran divario degli enti comunali che avrebbero dovuto essere chiamati a costituirlo.

I confronti e le eplorazioni fatte sulla carta e sui luoghi dimostrarono tali e tante difficoltà tecniche ed economiche, che la Commissione interprovinciale convinse i cittadini di Corleone a desistere da ogni ulteriore loro insistenza; poichè, prima di tutto, bisognava erogare da sette od otto milioni di più del preveduto. Infatti, a tanto si calcolava dagli ingegneri la perdita capitalizzata pel minor prodotto ed il costo maggiore dell'esercizio.

La ferrovia Palermo-Trapani par Corleone, anzichè per Castellammare, avrebbe costato l'effettivo maggior sacrificio di spesa al Consorzio di non meno di quindici milioni.

Per tutte siffatte ragioni, l'allegrezza della vittoria è giustificata in tutti i Comuni, che sperano dalla detta ferrovia quel desiderato benessere economico, pel quale hanno combattuto ad oltranza.

Il primo treno di ieri fu quello n. 43, che partì da Malaspina alle 10 e 20 antimeridiane.

Però, fra tanto giubilo, ho inteso mormorare da tutti sul caro dei prezzi. Infatti, come non ammettere che per un posto di prima classe a 5 lire e 20 centesimi, è un po' caretto? Come si può pretendere che un posto di seconda si paghi 3 e 65, ed uno di terza 1 lira e 85, esclusi i 5 centesimi per tassa di bollo?

Finalmente (salvo errore) da Palermo a Partinico non vi sono che 46 chilometri. Ebbene, se vuol molto concorso di gente, la Società della ferrovia Palermo-Trapani pensi a curare i propri interessi. Meglio guadagnare poco e spesso, che molto ed a radi intervalli.

Ferrovie in Sicilia. — I simultanei incanti tenutisi il 28 maggio p. p. essendo riusciti deserti, si addiverrà alle ore 10 ant. di mercoledì 16 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le Prefetture di Palermo, Caltanissetta e Girgenti, ad una seconda asta per l'appalto della provvista di n. 10 piattaforme girevoli occorrenti all'armamento delle Stazioni dei tronchi delle ferrovie Calabro-Sicule detti di Vallelunga e delle Caldare, per la presunta somma di L. 68,398.

Le piattaforme saranno consegnate, franche d'ogni spesa: entro mesi tre e mezzo dal giorno dell'aggiudicazione, n. 3 allo Scalo ferroviario marittimo di Palermo, e n. 1 alla Stazione ferroviaria di Porto Empedocle; ed entro il mese di dicembre 1880, n. 4 al detto Scalo di Palermo, e n. 2 allo Scalo ferroviario marittimo di Catania.

Gli aspiranti dovranno esibire la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma, Palermo, Caltanissetta e Girgenti, pel deposito interinale di L. 2300, in numerario

od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata al decimo della somma di deliberamento, in numerario od in rendita come sopra.

Ferrovia Vesuviana. — L'inaugurazione della ferrovia funicolare del Vesuvio, fattasi domenica 6 corr., è riuscita perfettamente. V'intervennero circa 150 persone, le Autorità, parecchi deputati, una larga rappresentanza della stampa e dell'aristocrazia napolitana.

L'ascensione venne compiuta felicemente in otto minuti con immenso entusiasmo. L'opera ardita è coronata di ottimo successo.

Fatta l'inaugurazione, gl' intervenuti riunironsi ad un asciolvere, cortesemente offerto dalla Società. Allo *Champagne* parlarono il senatore Piedimonte, presidente della Società, il Sindaco di Resina, rappresentante del Prefetto impedito, il conte Giusso sindaco di Napoli, il commendatore D'Amico rappresentante della Società, i deputati Arbib e De Zerbi in nome della stampa. Si bevve alla dinastia di Savoia, alla prosperità della nazione, alla coraggiosa impresa.

Giovedì la ferrovia verrà aperta al pubblico.

Ferrovie economiche e tramways a Napoli — Si ha da Napoli, 1:

Avendo la Commissione nominata dal Consiglio provinciale menato a termine il suo lavoro sulle ferrovie economiche e sui *tramways*, ed avendo la medesima Commissione concluso che sia preferibile per le linee provinciali di Napoli il sistema del *tramway* a vapore, e che sia invece preferibile il sistema delle ferrovie a sezione ridotta per le linee interprovinciali, che abbiano come obbiettivo un punto lontano col quale vi sia scambio di grosso commercio — la Deputazione provinciale s'occuperà ben presto delle varie domande fatte dall'industria privata, così per *tramways* a vapore, come per ferrovie a sezione ridotta.

Tramway di Livorno. — Scrivono da Livorno, 31, alla *Nazione*:

Anche per la prossima stagione dei bagni, il *tramway* rimane un pio desiderio, e ciò a causa degli ostacoli che si oppongono alla sua attuazione; e questi ostacoli sono sollevati anche da chi è convinto che vi sia l'utile reale. Credo infatti che tra i consiglieri e gli assessori comunali non se ne trovi uno che abbia il coraggio di osteggiare apertamente il *tramway*; ma fra essi vi sono alcuni, i quali in buona fede sostengono che esso rovinerà la nostra passeggiata dell'Ardenza, altri temono le ire dei cocchieri pubblici; e così fra tutti aumentano le difficoltà e le pretensioni, con la speranza forse di far ritirare l'unico concorrente che si è presentato.

Tramway Vicenza-Valdagno. — Leggesi nel *Giornale di Vicenza*, dell'8:

Col 1° luglio p. v., in seguito alla conceduta proroga di un mese, dovrà essere aperta al pubblico la linea Vicenza-Valdagno.

I lavori procedono alacremente.

Arrivarono già a Vicenza tre locomotive e dei bellissimi vagoni. Le locomotive furono fabbricate in Inghilterra a sistema Fox; le carrozze a Milano nello Stabilimento Grondona.

Forse in questa settimana si farà una prima prova tra Vicenza e Montecchio Maggiore.

Ferrovia Novara-Pino. — L'appalto per la costruzione del tronco di ferrovia tra la Galleria di Maccagno ed il Rivo Vallegrande (Como) è stato aggiudicato, il 26 maggio scorso, al sig. ing. Carlo Brichieri per la somma di L. 1,343,196.31, col ribasso di L. 22.935 per cento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto annuncia il *Tagblatt* di Lucerna, l'appalto della costruzione dei fabbricati, sulla proposta della Direzione, è stato aggiudicato: per il versante Nord, ai signori Ettore Egger e Ritter di Langenthal, con un'offerta di ribasso del 15.9 0[0; la rampa Sud Airolo-Biasca e Cadenazzo-Pino, a Brenni Raimondo e Lucchini di Lugano, con un ribasso del 24 0[0; e sulla linea del Ceneri, a Comboni, Feltrinelli e C. con un ribasso del 23.29 0[0.

Inoltre, il Consiglio d'amministrazione ratificò i trattati suppletorii conchiusi colle Imprese Marsaglia e Reveillac, Bardal e Comp., mediante i quali sono stipulati nuovi prezzi per una variazione introdotta nella muratura dei tunnels.

A membro del Consiglio d'amministrazione, sulla proposta del Governo italiano, venne nominato il sig. ingegnere Maraini; e la Commissione di revisione dei conti per l'anno 1880 fu composta dai signori cons. nazionale Bucher di Burgdorf, cons. della Camera di commercio Windelstadt di Colonia, e commendatore Allievi di Roma.

— Credesi che gl'ingegneri del tunnel del Gottardo riusciranno ad impedire la frana, che minaccia quella parte del tunnel chiamata « Passaggio del vento ». Secondo il prof. Colladon, gli strati in quella sezione si compongono di uno schisto di calcare e alluminio, che attrae facilmente l'umidità, ed esposto all'aria, subisce dei rigonfiamenti enormi. Se si dovesse far un tunnel attraverso il Monte Bianco, bisognerebbe forare e fare la vôlta in una estensione di 3000 metri di quella stessa materia.

— Il 26 maggio, a quanto annuncia la *Gazzetta urana*, venne battuto il primo chiodo dell'importante ponte ferroviario Intechi-Reuss, con festosa cerimonia e discorsi. Si spera di poter disporre completamente il ponte in cinque settimane.

Ferrovie francesi. — La Commissione della terza rete ha presentato alla Camera dei deputati un rapporto compilato dal sig. Lebandy intorno al regime ed all'esercizio delle ferrovie. Questo documento presenta anzitutto una esposizione generale dei sistemi di esercizio seguìti in Inghilterra, nel Belgio, in Olanda; un'altra parte è consacrata all'analisi delle proposte fatte dal Governo tedesco al Consiglio federale, e dal Ministro dei lavori pubblici di Prussia al Landtag.

Il relatore constata che dappertutto si cerca di introdurre delle modificazioni nei sistemi attuali di esercizio, nessuno dei quali offre un complesso di disposizioni realmente soddisfacenti. Ricercando poscia qual sistema converrebbe applicare in Francia, l'autore è condotto ad esaminare: 1° l'esercizio da parte di Compagnie private, sia che esse abbiano la proprietà della ferrovia, sia che ne abbiano il solo possesso temporaneo; 2° l'esercizio da parte di Compagnie affittuarie o di Società d'esercizio delle linee appartenenti allo Stato; 3° l'esercizio da parte dello Stato proprietario.

Le conclusioni del relatore sono: che lo Stato sa e può amministrare le ferrovie. Sarebbe utile, aggiunge il signor Lebaudy, di farne una esperienza, perchè il possesso delle ferrovie ricadrà un giorno in dominio del pubblico, ed è necessario che si sia stabilito prima di quell'epoca.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie del Mezzodì ad aprire all'esercizio, col 1° giugno corr., la linea da Port-Sainte Marie a Condom, della lunghezza di m. 39,776.

— Il giornale il *Voltaire* annuncia che la Banca Nazionale di Francia ha presentato al Governo la domanda della concessione della ferrovia da Cette a Marsiglia lungo il littorale, progetto che esso completa con quello della costruzione della parte meridionale del porto di Marsiglia.

Ferrovia dell'Arlberg. — Il sig. Dalezubk, già professore delle scienze per ingegnere in Annover, annuncia di aver declinato definitivamente la direzione dei lavori per la ferrovia dell'Arlberg.

Disastro in Germania — Il *Daily News* ha da Berlino, 2:

Sulla ferrovia Magdeburgo-Berlino, essendo uscito un treno dalla rotaia, avvenne un disastro; vi sono due morti e trentaquattro feriti.

Ferrovie ungheresi. — Sulla questione del riscatto della ferrovia del Tibisco, il Governo subì, nel Reichstag ungherese, una sconfitta abbastanza significante: esso rimase con 25 voti di minoranza.

Gli attacchi più violenti contro il Governo vennero dal deputato Eötvös, il quale mise duramente a nudo tutto il nepotismo con cui procede il Governo in tale questione. Il presidente del Gabinetto però sapeva anticipatamente che il Governo sarebbe riuscito in minoranza, e perciò non volle fare questione di Gabinetto. Il progetto venne rimandato alla discussione del bilancio; ed è probabilissimo che, in seguito al voto del 28 maggio, la linea del Tibisco non diventi linea dello Stato prima dell'autunno prossimo.

— Un telegramma da Budapest, 2, reca che la Camera dei deputati approvò il progetto relativo al riscatto della ferrovia della Theiss, secondo la nuova redazione della Commissione emendata dal Ministro delle finanze, la quale stabilisce che al di là del 1880, l'antico Consiglio di direzione ed il Comitato di sorveglianza non riceveranno più alcuno stipendio.

Ferrovie in Serbia. — Un dispaccio da Kragujevacs, 29 maggio, recava:

La Commissione della Scupcina ha compiuto l'esame della Convenzione ferroviaria, e l' ha approvata all'unanimità. A relatore venne nominato il deputato Petrovits. La discussione alla Camera comincerà martedì 1°.

— Altro dispaccio del 5 corr. annuncia che la Scupcina ha adottato la Convenzione con 122 voti contro 40.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — I giornali di Londra ci recano il resoconto della decisione intorno alla nota vertenza delle Strade Ferrate Tunisine.

Nell' udienza del 3 corr. all'alta Corte di giustizia in Londra, dinnanzi al Vice-Cancelliere Sir Richard Malins, la Società Ital. Rubattino, rappresentata dal sig. Higgins e Romer, instava per un ordine che impedisse, sino alla decisione della lite, alla Società delle Strade Ferrate Tunisine di vendere o trattare di vendere la strada ferrata Tunisi-Goletta a qualunque altra persona o Società all'infuori della parte attrice, e di disporre in qualsiasi altro modo della medesima strada ferrata a danno degli attori, o in guisa da violare il patto conchiuso tra la Società stessa e gli attori per vendere a questi la strada ferrata.

Comparvero pei convenuti i signori Glasse, Pearson e Latham; ed il sig. Everitt comparve per la Società Bone-Guelma, Società francese.

Il Vice-Cancelliere disse risultare che la Società delle Strade Ferrate Tunisine, stabilita pochi anni fa, aveva incontrato una riuscita molto limitata. I direttori di tal Società, sul principio di quest'anno, erano venuti alla conclusione che sarebbe stata cosa desiderabile il vendere l'impresa; e perciò nello scorso febbraio cominciarono a negoziare col sig. Santillana, riconosciuto agente speciale della grande Società marittima, rappresentata dal sig. Rubattino, che diede prova di singolare equità. Il prezzo domandato dalla Società delle Strade Ferrate Tunisine per la vendita della detta linea era di Lst. 90,000, oltre il prezzo del materiale e delle provviste; e da ultimo il sig. Rubattino rispose, accettando di comprare la linea per Lst. 90,000, e di pagare pel materiale e per le provviste il prezzo che sarebbe risultato da un estimo.

Ciò fu l' 11 marzo, ed a tal data s' intendeva perfettamente che la compra dovea compiersi per la detta somma, e che non rimaneva più altro, se non effettuare l'accordo in modo formale. In conformità, fu spedito a Roma il signor Hodges, siccome agente della Società, per completare l'operazione. Si verificò, peraltro, che a quella data si stava lavorando con una certa doppiezza, e che la Società Tunisina stava effettivamente facendo un altro contratto con una Società Francese per venderle la strada ferrata per Lst. 105,000.

Il Vice-Cancelliere proseguì dicendo, che egli non poteva far a meno di lamentare che i Direttori e le altre persone connesse alla Società convenuta, siano stati capaci di condursi nel modo da essi usato verso il Rubattino; ma era ben dolente di essere costretto a venire alla conclusione, che in questo caso non vi erano prove sufficienti per metterlo in grado di obbligarli al contratto. Era cosa chiara che sino all' 11 di marzo non si erano fatti che negoziati; e sebbene vi fosse abbastanza per dimostrare che le parti in quel giorno erano vincolate sul loro onore, non vi era abbastanza per costringerle al contratto in forza di legge. Senza dubbio, la sostanza del contratto era stabilita, ma vi erano ancora delle particolarità da eseguirsi, e per tale scopo fu spedito a Roma l'agente Hodges.

Egli pertanto era tenuto, per le prove a lui presentate, a conchiudere che non vi era un contratto così vincolante da potersi decretare obbligatorio, e doveva ricusare l'istanza.

— Nell'udienza del 4, la Società delle Strade Ferrate Tunisine presentò una domanda per confermare il contratto provvisorio da essa conchiuso con quella di Bone-Guelma per la vendita della strada ferrata Tunisi-Goletta per la somma di Lst. 105,000, non avendo i Direttori nè la Società la facoltà di vendere senza l'approvazione della Corte.

I signori Higgins e Romer, ai quali non era stata notificata questa domanda, si opposero alla medesima per parte della Società Rubattino. Se la Corte accordasse ora la sua sanzione al contratto colla Società francese, verrebbe effettivamente a decidere contro la Società Rubattino nella lite intentata.

Il Vice-Cancelliere disse di avere espresso il giorno innanzi l'opinione che la Società Tunisina era obbligata sul suo onore ad eseguire questo contratto, e potrebbe darsi che all'audizione della lite riuscisse a produrre prove ulteriori per cui la Corte ne potesse decretare l'esecuzione. Ma, quando anche non vi riuscisse la Società Rubattino avrebbe ancora il diritto, se lo credesse opportuno, di fare una proposta nelle Camere del Tribunale, offrendo per la strada ferrata una somma eguale o maggiore; e spetterebbe allora alla Corte il decidere quale delle due offerte si dovesse accettare. La condotta del signor Rubattino è stata perfettamente equa ed onesta durante i negoziati, ed è possibile che la Corte possa venire alla conclusione che, s'egli offrisse quanto avea offerto la Società francese a condizioni egualmente buone per gli azionisti, egli debba avere la prima opportunità di ottenere la strada ferrata.

Perciò, allo scopo di dare alle due parti un tempo ulteriore per considerare le cose, egli ordinava che si sospendesse la petizione sino a mercoledì venturo; ed aggiungeva non essere se non un atto di equità che, prima di tal giorno, la Società Rubattino abbia occasione di leggere il contratto provvisorio stato concluso colla Società Bone-Guelma.

Disastro in California. — Il *Journal des Débats*, del 29 maggio, annunziava che in California, sulla linea del South Pacific Coast Railroad, un ponte è crollato mentre vi passava sopra un treno di piacere. In seguito a quel disastro, dieci viaggiatori morirono, e 60 rimasero feriti.

Notizie Diverse

Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti in Roma — Domenica scorsa, nelle ore pomeridiane, S. M. il Re si recò in via Nazionale per la cerimonia del collocamento della prima pietra del nuovo Palazzo dell'Esposizione permanente artistica, compiendo la cerimonia col gettare la calce sulla pietra, che fu calata nel pozzo ch'era stato scavato, e sulla quale leggevasi:

S. P. Q. R. — Regnante Umberto I. — Il Comune — concorrendovi Provincia e Governo — fondò l'edificio — consacrato all'Esposizione di Belle Arti — nazionale permanente — VI giugno MDCCCLXXX.

Il sindaco, on. Ruspoli, pronunciò un applaudito discorso, che l'on. Ministro dell'istruzione pubblica confermò, a nome del Governo, associando le sue idee a quelle svolte dall'on. Ruspoli

Il cav. Roberto Bompiani ringraziò a nome degli artisti, S. M. il Re.

Erano presenti alla cerimonia S. A. R. il Duca d'Aosta, alcuni Ministri, parecchi deputati e senatori, i presidenti delle Società artistiche, D. Leopoldo Torlonia e cav. Valles, l'on. Bonghi, moltissimi assessori e consiglieri comunali, e grandissimo numero di signori e signore, che avevano preso posto nelle tribune erette ai lati di quella Reale, che sorgeva di fronte.

Lungo la via Nazionale, una folla immensa di gente era accorsa per assistere alla cerimonia, che si compiè col massimo ordine.

S. M. fu ripetutamente acclamata, tanto al suo arrivo, quanto al ritorno al Quirinale.

L'architetto sig. Pio Piacentini, autore del progetto del Palazzo, s'ebbe i rallegramenti di S. M. e molte strette di mano dai numerosi suoi amici.

Società per le condotte di acqua. — Il 1° corrente, negli ufficii della detta Società, ebbe luogo l'Assemblea generale degli azionisti, presieduta dal principe Giustiniani Bandini Sigismondo.

Gli azionisti intervenuti rappresentavano 38 mila e più Azioni.

Si constatò l'effettuato versamento dei tre decimi del capitale sottoscritto (20 milioni in oro), e si approvò il verbale, che sarà presentato immediatamente cogli altri documenti al Ministero del commercio per ottenere il Regio Decreto.

Il Consiglio di amministrazione e lo statuto della Società essendo stati approvati all'epoca della sottoscrizione delle Azioni, la seduta venne sciolta.

Le proposte di lavori importanti, tanto per acqua potabile, come per canali di irrigazione, che sono pervenute alla Direzione della Società da varii Comuni importanti e Consorzii, confermano le previsioni fatte sull'avvenire di questa grande ed utile impresa italiana.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Il *Diritto* del 3 scrive:

La Commissione mista incaricata di studiare e compilare un progetto pel bonificamento dell'Agro Romano, ha tenuto la sua decima riunione nel palazzo del Ministero di agricoltura, industria e commercio, sotto la presidenza del comm. Brauzzi.

Noi sappiamo che la Commissione è già così avanti nei suoi lavori, da potere affermare che essi saranno ultimati entro il corrente mese di giugno.

Museo industriale di Torino. — Il 10 corrente si riunirà presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio una Commissione composta dei seguenti:

Generale Rosset barone Giuseppe, presidente;

Comm. ingegnere Felice Giordano, ispettore-capo delle miniere;

Comm. ingegnere Giulio Axerio, ispettore delle miniere;

Comm. Giuseppe Micheli, direttore del Genio navale e membro del Consiglio superiore di marina.

Comm. prof. Alfonso Cossa, direttore della Stazione sperimentale agraria di Torino;

Allo scopo di prendere in esame i titoli che saranno presentati dai concorrenti alla cattedra di metallurgia vacante nel regio Musuo industriale di Torino.

Congresso geografico. — Il terzo Congresso geografico internazionale avrà luogo a Venezia nella seconda metà di settembre dell'anno venturo, e non nell'ottobre, come fu erroneamente annunziato da parecchi diarii stranieri.

La Società geografica italiana, invitata da quella di Parigi a preparare e dirigere il Congresso, trovò la massima condiscendenza nel Municipio di Venezia, a cui si rivolse per assicurarsene il concorso. Anche il Governo promise alla Società il più valido appoggio. Esso presenterà una legge al Parlamento per ottenere i fondi necessarii.

Al Congresso andrà unita una Mostra geografica internazionale, che senza dubbio riescirà non meno vasta ed interessante di quella ch'ebbe il Congresso di Parigi nel 1875. Per prendere gli ultimi ragguagli ed accordi, il presidente ed il segretario generale della Società geografica si recheranno fra pochi giorni a Parigi.

Ricordo-Album dell'Esposizione di Torino — È uscita la 1ª dispensa di questa nuova pubblicazione della Casa Fratelli Treves di Milano, che abbiamo annunciata nel precedente numero, e che per la sua importanza e splendidezza merita di essere accolta con particolare favore da tutti gli Italiani.

La detta dispensa comprende sette grandi tavole tirate a parte in modo da formar quadro; e vi sono egregiamente riprodotte alcune delle principali opere d'arte, che adornano l'Esposizione Nazionale.

In altre 4 o 5 dispense che seguiranno si avranno le riproduzioni di altre tele e statue le più ammirate; e si pubblicheranno pure i ritratti degli artisti premiati ed un testo illustrativo.

Sarà questo veramente un ricordo prezioso di un bel momento della storia dell'Arte italiana.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Chieti.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia il ristabilimento del cavo Brest-Saint-Pierre Miqueton, appartenente alla *Compagnie du Télégraphe de Paris à New-York.*

— Lo stesso Uffizio internazionale annunzia che dal 1° corrente la *Direct united States Cable Campany* ha ridotto le sue tasse, uguagliandole a quelle della *Compagnie Française du Télégraphe de Paris à New-York*, tranne per S. Pierre Miqueton, per dove la tassa resta ferma a L. 2.50 per parola.

Le norme della suddetta Compagnia *Direct Cable*, finora in vigore, non variano.

Legno incombustibile ed impermeabile. — Il giornale *Marina e Commercio* di Messina scrive, che il sig. Folbacci ha trovato un nuovo mezzo per rendere il legno incombustibile, preparandolo in modo tale che diviene quasi pietrificato, senza perdere neanche la sua apparenza ordinaria. A qualunque calore lo si sottometta, la materia resta intatta, si cuopre solamente alla superficie d'una pellicola carbonosa, estremamente sottile, che il più lieve stropicciamento fa sparire. Ne diamo il processo, nell'idea che possa essere utilizzato in tutti i generi di costruzione:

Solfato di zinco	55
Potassa	22
Allume	44
Ossido di manganese	22
Acido solforico a 60°	22
Acqua	55

Tutte queste sostanze debbono essere poste in un recipiente contenente l'acqua a 45°; e tosto che si sono disciolte, si versa a poco a poco l'acido solforico fino a completa saturazione della massa. I pezzi di legno debbono essere separati fra loro con degli spazii di 5 centimetri, appena sono immersi nel miscuglio, che si fa allora bollire per la durata di tre ore. Quest'operazione è seguìta da lun prosciugamento all'aria libera.

Canale dall'Oceano al Mediterraneo. — Il progetto di massima del grande Canale marittimo dall'Oceano al Mediterraneo attaverso la Francia, è stato presentato al Ministro dei lavori pubblici dall'ingegnere Duclerc. Il Ministro ha deciso di sottoporre il progetto all'esame di una Commissione mista di ingegneri civili e militari. Appena questa Commissione avrà pronunciato il suo avviso, il progetto sarà sottoposto al giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed al Consiglio d'Ammiragliato, e quindi presentato al Parlamento.

Congresso internazionale nel Belgio. — Nell'occasione delle feste che si celebreranno pel 50°. anniversario dell'indipendenza del Belgio, l'Unione sindicale di Bruxel-

les aprirà un Congresso internazionale del commercio e dell'industria, che durerà sei giorni. Si occuperà specialmente dei seguenti soggetti: Credito e sua organizzazione — Imposte — Quistione monetaria — Tariffe di trasporti internazionali — Legge internazionale sugli effetti e lettere di cambio — Legge internazionale sulla navigazione marittima — Protezione della proprietà industriale ed artistica — Legge internazionale sulle relazioni per via di terra, ecc. Tutti i Governi e le Camere di commercio d'Europa sono invitate a prendervi parte.

Ponte in ferro a Costantinopoli. — Lo *Standard* ha da Costantinopoli, 27 maggio:

Si fanno grandi sforzi per terminare il nuovo ponte in ferro che attraversa il Corno d'Oro, e si vorrebbe che il Sultano potesse attraversarlo domani per recarsi alla Moschea. Il ponte è lungo 1600 piedi e largo 43. Nel mezzo ha un'apertura di 170 piedi, che permette il passaggio delle navi. È stata fatta la prova della sua solidità, ponendovi sopra un peso di quattrocento chilogrammi ogni metro quadrato. Si spera che per domani possa essere pronto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, quasi stazionarii sin qui, si fecero anche essi attivissimi nella scorsa settimana, e migliorarono sensibilmente i loro corsi.

Le Azioni della Società delle Meridionali da 446 si elevarono a 464, e chiusero a 459 circa; le Obbligazioni relative, sostenute sempre, vennero negoziate a 293 e 294 contanti. I Boni stazionarii a 602.

Le Obbligazioni Sarde sostenute anche esse a 297.75 a 300.50 la serie A; a 301.50 e 304 la serie B. Le nuove a 284.50 e 289.

Le Pontebbane, migliorate esse pure, da 465 a 468.

Le Palermo-Trapani da 323.50 a 326.

Le Monte Ceneri a 514.

Le Centrali Toscane a 471 e 471.50.

L'Alta Italia a 302 e 304.

Le Azioni Ferrovie Romane da 161.50 a 163.50.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 187 e 186; le Obbligazioni a 282 e 280. Le Vittorio Emanuele a 282 e 280. Le Azioni Ferrovie Romane a 145 e 148; le Obbligazioni relative a 336 e 340.

ESTRAZIONI

Debito pubblico. — La Direzione generale ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 60ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 31 maggio 1880.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I, numero 1533, col premio di L. 33,330.
Estratto II, num. 1417, col premio di L. 10,000.
Estratto III, num. 13,777, col premio di L. 6,670.
Estratto IV, num. 1000, col premio di L. 5,260.
Estratto V, num. 11,786, col premio di L. 320.
(Seguono i numeri delle 367 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società della Ferrovia Santhià-Biella. — Dal 4 corr. si paga agli azionisti il dividendo dell'esercizio 1879 in L. 14 per azione; pagamento in Torino, all'Ufficio della Direzione (via Mercanti, 9),

CONVOCAZIONI

Società della Ferrovia Torino a Cuneo e Saluzzo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corr. in Torino (sede sociale, via S.a Teresa, 18), per la revisione ed approvazione dei conti del 1879 e relativo dividendo, e per la nomina di due amministratori.

Società della Ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Gli azionisti sono convocati come sopra, per la revisione ed approvazione dei conti del 1879 e relativo dividendo, e per la nomina di un consigliere d'amministrazione.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso il Municipio di Apice (prov. di Benevento) si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro del ponte in ferro sul torrente Miscano, sulla strada dall'abitato d'Apice alla Stazione ferroviaria omonima, con consolidamento della strada stessa, per il complessivo importo di L. 76,000. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 8000 in valuta legale, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un pennello nel torrente Trebbia a difesa della strada nazionale Genova-Piacenza per Bobbio, per la presunta somma di L. 56,933. Lavori da eseguire entro 2 mesi e mezzo. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Sezze (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sistemazione dell'acquedotto di acqua potabile dalla sorgente di Sant'Angelo alla città di Sezze, per il presunto importo di L. 30,126.62. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di accesso alla Stazione ferroviaria, della lunghezza di m. 2085.88, pel presunto importo di L. 55,510.21. Lavori da eseguire entro due mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Il 21 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due fari: uno di 2° ordine a Campi sulla punta meridionale dell'isola di Ponza, detta Punta della Guardia, pel complessivo importo di L. 78,000; l'altro di 5° ordine a luce scintillante sulla punta settentrionale dell'isola di Zannone presso Ponza, e precisamente sul Capo Negro, pel complessivo importo di L. 24,000. Deposito interinale L. 5000, oltre L. 2000 per spese contrattuali; cauzione definitiva L. 8550, in numerario, biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilogr. 220,000 di nitrato di soda grezzo, per l'importo di L. 127,600. Consegna in due rate, di chilog. 11,000 ciascuna, la 1ª entro 45 giorni, la 2ª entro giorni 90 dall'approvazione del contratto. Deposito cauzionale L. 12,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consiglio d'amministrazione del Consorzio comunale sedente in Varallo (prov. di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della 1ª tratta del tronco di strada obbligatoria da Mollia ad Alagna, cioè la tratta che da Mollia mette ad Isolello, escluso il ponte sulla Sesia, e della lunghezza di m. 4663.50, per il presunto importo di L. 55,230. Lavori da eseguire entro l'anno 1881. Deposito preventivo L. 5000 in valuta legale, o L. 300 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Naro a Canicattì, primo tronco, della lunghezza di m. 5335.65, in diminuzione dell'importo di L. 68,286.68, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4250; cauzione definitiva L. 8500, in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

20ª Settimana. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	464,569.76	321.28
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	444,494.04	307.40
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 20,075.72	+ 13.88
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	7,919,840.43	5,477 07
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	7,787,174.85	5,385.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 132,665.58	+ 91.75
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,164.—	153,565.78	131.93
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	155,357.64	134.86
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 12	— 1,791.86	— 2.93
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,162.81	3,274,812.56	2,816.29
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,150.91	3,175,660.58	2,759.26
Differenze nei produtti dai 1° gennaio 1880	+ 11,90	+ 99.151.98	+ 57.03

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,768,05	10,621.07	7,300.10
Piccola Velocità	7,255,69	267.60	4,216.48
Totali . . .	33,023.71	10,891.67	11,516.58

Strade Ferrate Romane

13ª Settimana — *Dal* 25 *al* 31 *marzo* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	588,078.94	18,241.58
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	522,039.98	16,427.66
Differenza (in più . . .	24	66,038.96	1,813.92
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 marzo 1880.	1,681	6,783,262.19	16,185.55
Periodo corr. 1878	1,657	6,383,634.52	15,452.63
Aumento	24	399,627.67	732.92
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del 1° gennaio 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	6,266.87	»	25,962.36	32,229.13
Bagagli e cani.	»	71.17	»	335.82	406.99
Merci a G.V. ..	»	773.55	»	4,448.27	5,181.82
Merci a P.V. ..	»	8,997.59	»	31,332 88	40,330.47
Introiti diversi.	»	403.75	»	722.96	1,126.53
Totale L.	»	16,472.75	»	62,802.19	79,274.94

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	82,800	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	15,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	270,000	»
CERCHI d'acciaio	»	196,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	360,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	148,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	12,000	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
RAME da rifondere	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 giugno p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 maggio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 16 Giugno 1880 N° 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

ORDINAMENTO
DELL'AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI
E DEL CORPO DEL GENIO CIVILE

Il Ministro dei lavori pubblici ha ripresentato alla Camera dei deputati, nella tornata del 29 maggio p. p., il disegno di legge già da lui presentato nella tornata dell'8 marzo scorso, per l'ordinamento dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Real Corpo del Genio civile.

Trattandosi di argomento importantissimo, che fu dichiarato d'*urgenza*, e che ora si sta studiando presso la Commissione parlamentare eletta dagli Ufficii, crediamo opportuno e doveroso di riferire il suddetto progetto di legge, nonchè le poche parole con cui lo presentava l'onor. Baccarini; facendo caldissimi voti affinchè si provveda al più presto al riordinamento di un Corpo tanto benemerito e finora troppo ingiustamente trascurato, come lo stesso Ministro francamente dichiara nella seguente sua Relazione:

Signori! — Nella tornata del 3 dicembre 1878, io aveva l'onore di presentarvi un disegno di legge per l'ordinamento dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Real Corpo del Genio civile, disegno il quale prendeva il n. 117 nella serie dei documenti della passata Sessione, e che voi vi compiaceste di dichiarare *d'urgenza.*

L'onorevole Giunta parlamentare, che ebbe ad occuparsi di quel progetto di legge, aveva pressochè compiuto il suo esame e nominato il relatore, quando, per l'avvenuta chiusura della Sessione parlamentare, andò perento, assieme ad alcuni altri progetti, che miravano al comune scopo di semplificare l'ordinamento di tutti i servizii dei lavori pubblici.

Compreso del bisogno reale, e tante volte riconosciuto dalla Camera in genere, e dalle Commissioni generali del bilancio in ispecie, di provvedere definitivamente a questo importante riordinamento, io credo di compiere ad un dovere nel ripresentarvi questo progetto di legge, al quale spero vorrete fare buona accoglienza; tanto più che, per facilitarne l'esame definitivo, vennero soppresse e modificate alcune parti, secondo il sentimento espresso dalla Giunta parlamentare di cui ebbi l'onore di far parte, e la quale si dimostrò favorevole alle fatte proposte. In vista poi dei bisogni cresciuti ed ognor crescenti del servizio per nuove costruzioni, specialmente dopo la legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie di complemento, ho pure ritenuto necessario il modificare d'alquanto il ruolo del personale del Genio civile, per porlo in grado di degnamente corrispondere alle esigenze dell'Amministrazione.

Io credo di non dover soffermarmi a dimostrarvi la necessità di riformare un ordinamento che rimonta al 1859, e c[illegible]la legge del 20 marzo 1865 ebbe a riconoscere inade[illegible] ai bisogni del paese, facendo in apposito articolo [illegible]o al Governo di presentare entro il 1866 le acconce [illegible]e.

[illegible]a Relazione che accompagnava il primitivo progetto n. 117, è, a parer mio, ampiamente dimostrata l'urgenza e la necessità di un novello ordinamento del Genio civile; e nell'occasione della memorabile discussione della legge 29 luglio 1879, nella tornata del 20 maggio 1879, varii oratori, nonchè il relatore della Commissione ed il Ministero, ebbero ad invocare una pronta soluzione di questa importante quistione.

Signori! Il personale del Corpo Reale del Genio civile attende da voi quel riordinamento e quel miglioramento, che varrà ad infondergli nuova vita, e lo porrà in condizioni di sempre più distinguersi, pel maggior decoro del paese e pel continuo incremento della scienza.

All'Esposizione internazionale di Parigi del 1878, il Corpo Reale del Genio civile italiano riportò la più ambita delle

ricompense, la medaglia d'oro, nel mentre ha immensamente contribuito a che il nostro Ministero dei lavori pubblici ottenesse il grande diploma d'onore. Con tutto ciò, il Genio civile è ancora l'unico Corpo in Italia che non abbia, nemmeno in via provvisoria, ottenuto quei miglioramenti che gli organici del 1877 e 1878 apportarono a tutti gli altri impiegati governativi.

Io confido pertanto che, anche sotto l'aspetto di una giustizia da rendere ad un Corpo benemerito e lungamente dimenticato, voi riconoscerete degne di approvazione le proposte che ho nuovamente l'onore di presentarvi.

TITOLO PRIMO.

ORDINAMENTO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

Capo I - *Attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici.*

Art. 1. Le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici sono determinate dalle leggi organiche e speciali sui lavori pubblici.

È abrogato l'alinea 2° dell'articolo 5 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, n. 2248, allegato *F.*

Art. 2. L'Amministrazione dei lavori pubblici si divide in centrale e provinciale.

La gestione amministrativa dei lavori pubblici è nelle provincie affidata ai Prefetti ed agli Ufficii di Prefettura.

Il servizio tecnico nelle provincie è disimpegnato dal Reale Corpo del Genio civile.

Art. 3. Il Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici sopraintende a tutti i servizii del suo Ministero, e ne dirige l'andamento.

Egli è il capo dell'Amministrazione centrale e del Reale Corpo del Genio civile.

Capo II — *Ordinamento dell'Amministrazione centrale.*

Art. 4. L'Amministrazione centrale dei lavori pubblici si compone: del Segretariato generale e di Direzioni generali istituite per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei Ministri.

Art. 5. Oltre il competente numero di divisioni amministrative, il Segretariato generale e ciascuna Direzione generale ha un Ufficio tecnico.

Art. 6. I gradi e le classi in cui sono distinti gli impiegati dell'Amministrazione centrale, il numero e gli stipendii sono determinati dai ruoli organici stabiliti per le Amministrazioni centrali.

Art. 7. I Direttori generali sono scelti di preferenza fra gli Ispettori del Genio civile.

Il personale degli Ufficii tecnici presso il Segretariato generale e le Direzioni generali è preso dal Genio civile.

Gli ufficiali del Genio civile, di cui al presente articolo, continuano sempre a far parte del Corpo del Genio civile, mantenendovi grado, anzianità e diritto a promozioni.

Art. 8. Le promozioni nel personale dell'Amministrazione centrale hanno luogo nell'ordine progressivo di grado e classe.

Per essere promosso da un grado ad un altro, è necessario aver servito almeno per tre anni nel grado inferiore.

Art. 9. Le promozioni di grado sono fatte per merito fra gli impiegati della prima classe del grado inferiore.

Le promozioni di classe hanno luogo per quattro quinti in ordine di anzianità, e per un quinto possono farsi per merito.

Art. 10. L'ammissione agli impieghi dell'Amministrazione centrale ha luogo soltanto nella classe inferiore del grado inferiore di ciascuna categoria, mediante esame di concorso.

Per l'ammissione a concorsi dei posti vacanti nella carriera di concetto, occorre la laurea di giurisprudenza; per la carriera di ragioneria occorre il diploma di ragioniere; per la carriera d'ordine occorre la licenza ginnasiale o quella delle scuole tecniche.

Art. 11. Per tutto ciò che si riferisce al personale della Amministrazione centrale, è istituito un Consiglio d'amministrazione, con voto consultivo, presieduto dal Segretario generale, e composto dei Direttori generali, dei capi delle divisioni, del ragioniere e dell'archivista-capo.

Art. 12. Con regolamento, approvato per Decreto Reale, sarà ordinato il servizio interno dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, saranno stabiliti i programmi e le norme per gli esami di ammissione e i criterii per la promozioni per merito, in conformità alle disposizioni della presente legge.

TITOLO SECONDO.

ORDINAMENTO DEL CORPO REALE DEL GENIO CIVILE.

Capo I — *Attribuzioni e servizio del Genio civile.*

Art. 13. Il Corpo Reale del Genio civile esercita, sotto la dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, le attribuzioni che gli sono devolute dalle leggi e dai regolamenti, su tutte le opere pubbliche che sono di competenza del detto Ministero.

Al Corpo Reale del Genio civile resta anche affidata la sorveglianza della costruzione, manutenzione ed esercizio delle opere pubbliche concesse all'industria privata.

Art. 14. In ogni capoluogo di provincia è stabilito un *Ufficio del Genio civile.*

Da esso dipendono gli Ufficii distaccati, che all'occorrenza fossero istituiti.

Con decreti ministeriali saranno stabilite le circoscrizioni cui si estendono le attribuzioni degli Ufficii centrali o distaccati, le quali potranno non coincidere colla circoscrizione amministrativa delle provincie.

Art. 15. Per la sorveglianza dell'esercizio di ciascuna rete di ferrovie, sono istituiti appositi Ufficii del Genio civile.

Da questi Ufficii centrali dipendono gli Ufficii distaccati, che all'occorrenza fossero per quella sorveglianza istituiti.

Art. 16. Per servizii e lavori straordinarii di speciale importanza, possono stabilirsi, per Decreto Reale, Ufficii distinti e indipendenti da quelli del servizio generale.

Art. 17. L'alta sorveglianza sui servizii affidati al Real Corpo del Genio civile è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici, per mezzo degli Ispettori dello stesso Corpo.

Art. 18. Per l'esame dei progetti di opere pubbliche e delle questioni d'arte, che non sono di competenza degli Ufficii tecnici di cui all'articolo 5, è istituito presso il Ministero un Consiglio superiore dei lavori pubblici, composto degli Ispettori del Genio civile in servizio attivo.

Art. 19. Il Consiglio superiore delibera sugli affari sottoposti al suo esame, in Consiglio generale o in sezioni, secondo la natura e la importanza delle relative questioni.

Art. 20. Il Ministro dei lavori pubblici è presidente del Consiglio superiore.

Lo sostituisce un vice-presidente, scelto annualmente fra gl'Ispettori di prima classe.

Per ogni sezione vi è un presidente, nominato pure ogni anno fra gli Ispettori di 1ª classe.

Art. 21. È segretario-capo del Consiglio superiore un ingegnere-capo del Genio civile, dal quale dipende tutto il personale addetto alla Segreteria del Consiglio.

Per ogni sezione vi è un segretario preso fra gli ingegneri ordinarii di 1ª classe.

Art. 22. Il vice-presidente del Consiglio superiore, i presidenti di sezione e il segretario-capo sono nominati per Decreto Reale. I segretarii di sezione per decreto ministeriale.

Art. 23. Un regolamento approvato per Decreto Reale stabilisce le norme da osservarsi nelle ispezioni ordinarie e straordinarie, nell'ordinamento interno del Consiglio superiore e degli Ufficii tecnici, di cui agli articoli 5 e 18, di tutti i servizii del Genio civile. (*Continua*)

BONIFICAMENTI

LUNGO LE STRADE FERRATE

Nella tornata dell'11 corr. al Senato, l'on. Torrelli svolse una sua proposta di legge pel bonificamento delle regioni

di malaria lungo le linee delle strade ferrate del regno. Eccone il sunto che ricaviamo dai giornali di Roma:

Torelli. Dà lettura del progetto di legge, che consta di 6 articoli, e svolge le ragioni che lo indussero a presentarlo. Dichiara prima di tutto che, formando parte della Commissione d'inchiesta ferroviaria, ebbe a notare delle condizioni igieniche in alcuni punti gravissime: infatti, nell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, si hanno 1900 chilometri in condizioni sanitarie anormali, 903 se ne hanno nelle linee Romane, 1614 nelle Meridionali, 220 nelle Sarde; e così, su un complesso di 8331 chilometri di ferrovie, ve ne hanno 1230 in condizioni gravissime, 2531 in condizioni gravi, cioè un totale di 3761, poco meno che la metà. Ora questa malaria costa, per approvvigionamenti di acqua, costruzioni di cisterne e giardini, medicinali, duplicazione di personale ecc., negli anni migliori 1,500,000 lire, mentre circa 30 mila persone vivono in zone malsane.

La Commissione d'inchiesta ferroviaria, di fronte a questi fatti di una gravità eccezionale, ritenne ottimo tra i partiti di far presentare da uno dei suoi membri un progetto, che potesse portar dei rimedii; e tale incarico fu dato all'on. preopinante, che di tali questioni si era specialmente occupato. Le cessate Amministrazioni private non avevano potuto, per la necessità delle cose, proporre dei rimedii di carattere generale; ora però che lo Stato ha riunito le ferrovie nelle proprie mani, si deve provvedere a togliere il male.

Dal lato economico, i 10 milioni che si chiedono oggi al Governo per bonifiche, rappresentano un terzo delle spese annue che ora si fanno (1,500,000), ma per vantaggio pratico darebbero una proporzione ben più favorevole.

La ragione della malaria è locale, come ormai è chiaramente provato, e come si vede dalle ristrette zone dove essa domina, circondate da regioni salubri. Il combatterla quindi sarà più facile. I mezzi di guerra sono rappresentati dalle piantagioni, dalle opere idrauliche e miglioramenti. Le piantagioni rappresentano gli 8[10 dei vantaggi; e l'albero migliore, sotto tutti i rapporti di economia e celerità, è l'*Eucaliptus*, che ha dato splendide prove di sè, tanto nelle parti nordiche, che nelle meridionali d'Italia, come ad Intra, a Ventimiglia, a Campo Romano, a Orbetello, in Roma nel giardino Aldobrandini e nella Abbazia dei Trappisti alle Tre Fontane, ed in qualche luogo del Napoletano e della Sicilia. Il crudelissimo inverno dell'80 non fece gravi danni, e dimostrò che alcune specie, come la *Resinosa*, possono resistere ai più acuti freddi, avendo la potenza di assorbire in maniera eccezionale l'umidità del terreno.

Queste piantagioni darebbero anche un vantaggio economico oltre all'igienico, e si dovrebbero estendere sui lati delle linee ferroviarie nelle zone di malaria. Ma per l'attuazione del progetto di legge che ora è presentato, sarebbe necessario di non seguire la solita via burocratica; poichè, essendo necessaria una quantità enorme di operazioni, si andrebbe troppo per le lunghe: sarebbe opportuno che si nominasse una Commissione speciale, con pieni poteri, che renderebbe conto annualmente con pubblicazioni. Tale Commissione potrebbe, con opportune misure, interessando gli impiegati ferroviarii alla conservazione delle piantagioni, meglio di ogni altro ottenere l'intento.

Tutte queste considerazioni sono d'ordine economico, poichè non è possibile dubitare che alcuno non sia animato dal desiderio di migliorare le condizioni igieniche del nostro paese (*Bravo*, *bene*).

A senso dell'art. 71 del regolamento, si pone quindi ai voti la presa in considerazione del progetto di legge d'iniziativa del senatore Torelli.

Il detto progetto di legge vien preso in considerazione all'unanimità, ed inviato agli Ufficii.

LE FERROVIE ECONOMICHE

ED IL CONSIGLIO PROVINCIALE DI TORINO

Nelle ultime tornate del Consiglio provinciale di Torino, nell'occasione in cui si discutevano i provvedimenti per la costruzione delle ferrovie contemplate nella legge 29 luglio 1879, si trattò ampiamente delle ferrovie economiche e dei benefizii che esse presentano alle popolazioni.

Il relatore ing. Spurgazzi, con copia di validi argomenti, non solo pose in sodo i vantaggi che da esse le popolazioni possono ricavare, ma dimostrò come in frequenti casi possano provvedere ai loro bisogni anche meglio d'una ferrovia ordinaria.

Quando si presume che una linea non possa avere che un moderato traffioo, si deve pure presumere che, costruendola a scartamento normale, il numero dei treni sarà assai limitato, e che la velocità sarà pur molto moderata.

Ne sono esempii, nelle nostre provincie, la ferrovia Asti-Casale e quelle d'Ivrea, di Biella, di Gozzano, ecc.

La ferrovia a scartamento ridotto per contro, oltre al costare assai meno, ha per sè il considerevole vantaggio di avere un materiale mobile molto più leggiero, per cui è possibile moltiplicare i treni ed aver maggiore velocità che non nei treni delle ferrovie ordinarie.

Il vantaggio del non-trasbordo, che i partigiani dello scartamento ordinario accampano contro le ferrovie a scartamento ridotto, venne dal suddetto ingegnere ridotto al suo vero valore, e si potrebbe anche dire venne ridotto al nulla.

A che serve, egli disse, il percorrere una linea in un vagone più o meno ampio a seconda dello scartamento adottato, se al punto di congiunzione con la linea principale si deve per lo più attendere la coincidenza del treno di questa e quindi prender posto nei suoi vagoni?

Così, per le merci, il trasbordo non presenta difficoltà tanto gravi, quanto si suppone. Il prefato ingegnere osservò che sulle ferrovie ordinarie le maggiori quantità di merci sono soggette a trasbordo, e ciò perchè nella composizione dei treni si bada a che i vagoni sieno completi nel loro carico; lo che per lo più necessita che si collochino alla rinfusa in uno stesso vagone merci dirette a Stazioni diverse, ed anche talvolta appartenenti a diverse linee.

Il non trasbordo, anzichè la regola, è piuttosto l'eccezione, la quale non si verifica se non per le merci spedite a vagone completo; e queste non rappresentano se non una piccola parte del complessivo loro traffico e del relativo prodotto.

Le ferrovie economiche provvedono al trasporto delle merci al pari delle ferrovie ordinarie, e si potrebbe anche dir meglio di queste; giacchè in esse, siccome i vagoni hanno capacità minore che non nelle ferrovie ordinarie, è più facile completarli, e quanto alla spesa, le più moderate tariffe compensano ampiamente quella di trasbordo, la quale non eccede 50 centesimi per tonnellata.

Il consigliere Spurgazzi pose in sodo i grandi vantaggi delle ferrovie economiche; e deplorò che, per causa di pregiudizii popolari che non hanno ragione di essere, molte popolazioni, le quali non si trovano in condizione da poter esser servite da una ferrovia ordinaria, dienò il loro appoggio ed i loro sussidii per averla, e poi, quando trovasi in esercizio, si lagnino perchè sono servite con pochi treni, e perchè questi hanno velocità non corrispondente alle loro esigenze.

Si convincano, egli disse, della realtà dei loro bisogni, i quali nella maggior parte dei casi si trovano ampiamente soddisfatti, e con minori sacrifizii, mediante una ferrovia economica; e tengano conto dei vantaggi che ad essi derivano dall'aver tariffe più moderate ed un maggior numero di treni a velocità uguale dei treni-*omnibus* delle ferrovie ordinarie.

Terminò consigliando ai Comuni di questa provincia, che anelano ad esser provvisti di comunicazione ferroviaria, a voler anteporre i veri loro interessi ai volgari pregiudizii, ed augurò loro che non abbiano un giorno a rimpiangere i sagrifizii che perciò, a cuor leggiero, incontrano; mentre, spendendo meno, potrebbero procurarsi una ferrovia economica, che provvederebbe assai meglio ai loro bisogni ed ai veri loro interessi.

Noi non possiamo che applaudire a queste savie considerazioni e vivamente raccomandarle alle persone di coltura e di buon senso, a cui è affidata l'amministrazione dei nostri Comuni.

Nostre Corrispondenze

Roma, 15 giugno.

Del merito e dell'importanza della Memoria del prof. Colladon, a mio parere, voi avete giudicato esattamente. Altri, anche più assoluti del *Monitore*, dichiarano che quella Memoria è l'ultima parola sulla questione di scegliere un valico per le Alpi fra il Cenisio ed il Gottardo.

Permettetemi di non essere precisamente di tale opinione (*).

L'illustre Colladon è passionato; basterebbe a dimostrarlo l'accanimento con cui egli si occupa, nell'opuscolo pel Sempione, di demolire l'ing. Gerwig del Gottardo, senza che vi sia di ciò nessuna ragione o spiegazione plausibile. Egli è Svizzero, anzi Ginevrino, e non può patrocinare che gli interessi prevalenti della Svizzera e del Ginevrino; il che fa coll'ardore e colla vivacità di un giovane, e però non senza il pericolo di eccedere.

Senza discutere qui nè il valore del Colladon, nè quello de' suoi argomenti, io crederei però savio consiglio, che fosse diligentemente e analiticamente studiata, sia pure con rilievi ad 1 : 1000, ma da persone di alto merito e spassionate, tutta la questione tecnica concernente una linea pel Monte-Bianco; e che fra i due valichi rivali si facesse un accurato confronto in condizioni pari o poco dissimili: da una parte fondandosi sulle rigorose argomentazioni del Colladon, dall'altra sui dati e ragionamenti di chi sostenesse il partito opposto. In una parola, e per la natura e gravità del problema, e per le circostanze particolari dello scrittore, vorrei che il lavoro del Colladon si avesse, per adoperare vocaboli forensi, come *produzione* di una delle parti, anzichè come una *sentenza*.

È noto che il problema commerciale è assai più complicato di quello che può parere, e che la preferibilità commerciale potrebbe giustificare qualche inferiorità tecnica.

Badate che io non ho la presunzione di pronunziarmi; vorrei soltanto che la cosa non si avesse ancora, come dicono i giureconsulti, *pro re judicata, quae pro veritate habetur*. —

Da parecchi giornali si è parlato di un disegno di legge, che sarebbe per essere presentato dal ministro Baccarini al Parlamento, allo scopo di modificare la legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, nel senso di renderne più agevole e spedita la esecuzione. Credo che qualche studio in tal senso siasi fatto, ma non credo sia ancora preparato un disegno di legge.

Certo è che per la legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, essendo stata turbata la proposta preparata dall'on. Baccarini per opera della Commissione parlamentare e quindi della Camera, occorre ora qualche provvedimento, che ristabilisca l'indispensabile unità di concetto e di vedute. — Checchè ne sia però, non se ne potrà far nulla prima del novembre, perchè ormai la Camera ha tutto il tempo, che può precedere le vacanze, impegnato e più che impegnato. —

Alla inaugurazione che si farà il 1° luglio prossimo dei nuovi tronchi delle Strade ferrate Sarde, assai probabilmente assisterà anche S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

A proposito poi di Ferrovie Sarde, mi sono procurato alcune notizie sul modo con cui procedettero i lavori, durante il mese di maggio, sulle ultime due sezioni, cioè da Oschiri a Terranova, della complessiva lunghezza di chilometri 48.

In causa del rimpatrio degli operaj continentali, si ebbe nella costruzione dei detti lavori un leggero rallentamento; e la media degli operaj stessi per giorno di lavoro fu nel maggio di 4000 circa, alquanto inferiore a quella del precedente aprile. Tuttavia, fra lavori e provviste, si è spesa nel mese stesso la egregia somma di L. 1,800,000.

Dal lato di Oschiri, venne incominciato l'armamento della linea, ed alla fine del detto mese se ne trovavano già armati, sul primo strato di *ballast*, circa 5 chilometri, e si avevano in pronto sulla linea i materiali per eseguirne altri 7 chilometri. —

Prima dello scadere del corrente mese, un'apposita Commissione governativa procederà alla visita di ri-

---

(*) Rispettosi osservatori della libertà d'opinione negli scrittori e specialmente nei nostri corrispondenti, noi non possiamo non far luogo alle osservazioni del sig. DELTA, lasciando ampia facoltà al prof. Colladon di rispondere, se lo credesse assolutamente necessario. (LA RED.)

cognizione del tronco Picerno-Potenza, della linea Eboli-Potenza. Compongono tale Commissione l'Ispettore del Genio civile cav. V. Schioppo, il R. Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule cav. Fossati, e l'ingegnere-capo Direttore governativo dei lavori cav. Fabris. Si ritiene per certo che l'apertura all'esercizio del suddetto tronco potrà essere effettuata il 1° luglio prossimo. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 7 al 12 corrente, ha approvato i seguenti progetti:

Per opere di sistemazione e consolidamento dei tratti franosi lungo il secondo tronco della linea delle Caldare (Ferrovie Calabro-Sicule);

Per la scogliera in difesa della sponda destra del fiume Magra, sulla ferrovia Massa-Carrara-Spezia (Ferrovie dell'Alta Italia):

Pel rialzamento di livelletta fra i chil. 50+700 e 51+500 della linea da Torremare a Potenza (Ferrovie Calabro-Sicule);

Per l'ampliamento e la sistemazione della Stazione di Fabriano, sulla linea Orte-Falconara (Ferrovie Romane);

Pei lavori definitivi di apertura di una nuova foce nel lago di Lesina (provincia di Foggia);

Per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Porto-Torres, in provincia di Sassari;

Pel compimento del primo tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, da Sapri alla Croce di Petrozzi (provincia di Potenza);

Per la costruzione di rampe di accesso al ponte Stari, lungo la provinciale Messina-Catania (provincia di Messina);

Per costruzione delle rampe di accesso al ponte sull'Arancio, lungo la provinciale Palermo-Catania-Messina (provincia di Messina);

Per la costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie detta delle Radici, compreso fra la località detta La Torre e l'abitato di Cardegolo (provincia di Modena).

Il Consiglio ha inoltre approvato l'aggiunta di strade nell'elenco di quelle provinciali cadenti nella provincia di Milano, accogliendo la classificazione proposta da quel Consiglio provinciale.

DELTA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il giorno 11 corr., alle ore 7,30 pom, si verificò una voluminosa frana rasente la spalla, verso Spezia, del ponte Seno Bontempo, fra Sori e Recco. La detta spalla rimase per buona parte priva di appoggio; e venne quindi sospesa la circolazione dei treni, e provveduto tosto al servizio di trasbordo.

Questo servizio, stante la breve lunghezza di circa 150 m., vien fatto regolarmente e con poco ritardo. Venne però sospeso il treno 209 fra Genova e Sestri, e limitato il treno 202 da Sori a Genova, ed attivate alcune restrizioni relative al servizio delle merci a grande e piccola velocità.

Secondo le ultime informazioni telegrafiche di ieri (martedì), sappiamo che la mareggiata non aveva ancora permesso alcun lavoro di sgombro della frana per riconoscere il terreno su cui si dovrà imbasare lo sperone a sostegno della spalla del ponte pericolante; ma si sperava in un tempo migliore per oggi. Per tali motivi si presume che il trasbordo fra Sori e Recco dovrà continuare per altri 8 o 10 giorni.

Abbiamo a suo tempo accennato come l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia avesse noleggiato dalla Società di Buda-Pest 500 veicoli da merci pei mesi di aprile, maggio e giugno a. c., allo scopo di far fronte all'aumento dei trasporti, che, a differenza di quanto soleva verificarsi negli anni precedenti, aveva continuato, durante i mesi d'inverno, in tale misura, da giustificare il timore che nel successivo trimestre si avesse a constatare qualche deficienza nel parco del materiale dell'Alta Italia, e costringesse quindi quell'Amministrazione a ricorrere ai veicoli delle altre vicine, alle onerose condizioni del servizio cumulativo.

Nulla però autorizzava allora la presunzione che i trasporti avessero a mantenersi a quell'altezza, che a tutt'oggi raggiunsero sopra quella già sì favorevole del 1879: altezza che finora non accenna punto a diminuzione prossima; sicchè si può già prevedere che a più assai dell'anno scorso si eleveranno i trasporti nel luglio, agosto e settembre dell'anno corrente.

A provvedere quindi alle prevedibili eventualità, essendo manifesta la convenienza di assicurarsi anche pei rimanenti mesi del corr. anno la disposizione dei veicoli come sopra noleggiati, l'Amministrazione dell'Alta Italia ha convenuto colla Società di Buda-Pest che i 500 vagoni restino anche pegli accennati tre mesi a disposizione dell'Amministrazione medesima.

Dopo il detto termine, comincerà la consegna delle diverse forniture di veicoli, appaltate da ultimo all'industria nazionale; e così l'Amministrazione sarà in grado, colle sole sue forze, di far fronte all'accennato incremento dei trasporti, che da straordinario si è omai convertito in normale, con vera nostra soddisfazione, prendendolo come un segno non dubbio del vigoroso sviluppo dell'industria e del commercio.

La questione del servizio cumulativo tra la linea privata Milano-Saronno-Erba e quella di Milano-Como delle Ferrovie dell'Alta Italia, mediante il raccordamento della prima colla Stazione di Camnago, volge allo scioglimento.

Infatti sappiamo che in questi giorni fra le due Amministrazioni furono presi gli opportuni concerti per attivare colla fine del corr. mese

un servizio cumulativo provvisorio pel trasporto di viaggiatori e bagagli fra le Stazioni delle suddette linee, mediante trasbordo di treno alla Stazione di Camnago. Quanto alle merci, nulla è per ora stabilito.

Il Ministro dei lavori pubblici approvò la spesa di L. 31,000 occorrente pel ristauro radicale della tettoia passeggeri della Stazione di Sampierdarena, e fu già disposto per la relativa gara di appalto.

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha autorizzato il principio dei lavori d'ampliamento della Stazione d'Acqui.

A giorni andrà in attività l'orario estivo per la navigazione sul lago di Garda, mercè il quale il piroscafo di servizio sulla sponda bresciana offrirà pronta coincidenza, in arrivo a Desenzano, col treno per la Lombardia e pel Piemonte; nello stesso tempo, la corsa ascendente, in partenza da Desenzano per Riva, sarà in coincidenza coi due treni diretti da Milano e Venezia.

Oggi si è radunata in Torino la Commissione composta dei Capi-Servizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, incaricata di concretare le norme per l'attuazione del nuovo servizio economico, di cui abbiamo fatto parola nel nostro numero precedente.

Informeremo a suo tempo i lettori dell'esito delle conferenze.

La gara per la fornitura di caldaie da locomotive, tenutasi il 12 maggio u. s., venne annullata, e le aggiudicazioni delle caldaie stesse vennero fatte a trattativa privata nel modo seguente:

N. 8 caldaie, serie 805-1000, e N. 6 caldaie, serie 1201-1260, alla Hannoversche Maschinenbau Actien Gesellschaft, al prezzo di franchi 1.35 al chilog.;

N. 6 caldaie, serie 1201-1260, alla Ditta Maffei di Monaco, pure al prezzo di franchi 1.35 al chilog.; e

N. 4 caldaie, serie 1201-1260, alla Ditta Corimedo e C. di Milano, al prezzo di franchi 1.55 al chilog.

Il Consiglio di amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia ha recentemente prese le seguenti più importanti deliberazioni:

Ha approvato il preventivo per le riparazioni ad opere di difesa contro il Ticino, lungo la linea Vigevano-Milano;

Ha accettata la quota di concorso col Consorzio Veneto nella spesa per impianto di un binario e di una piattaforma nella Stazione di Padova;

Ha accettate le varianti proposte alla Convenzione per lo scambio di biglietti di viaggio colla Compagnia delle ferrovie Sarde.

Ha approvati i preventivi della spesa necessaria per le seguenti opere:

1). Coronamento di marciapiedi nelle Stazioni di Castelfranco, Samoggia, Sasso e Marzabotto,

2). Riordinamento delle chiusure nella Stazione di Spezia,

3). Migliorie all'alloggio del Capo-Stazione di Montecatini,

4). Costruzione di un pozzo per rifornitore della Stazione di Modena,

5) Costruzione di una vasca pel rifornitore della Stazione di Brescia,

6) Impianto definitivo di binario di scarto nella Stazione di S. Martino della Battaglia;

Ha approvati gli schemi di Capitolati e di tariffa pei lavori di ampliamento della Stazione di Borgomanero;

Ha approvata la spesa di L. 34,000 pei lavori necessarii alla Rimessa-macchine *Rotonda* nella Stazione di Milano;

Ha autorizzata l'apertura della gara per fornitura di 4,000 metri cubi di ghiaia per la massicciata della linea Alessandria-Arona;

Ha approvata la spesa necessaria per la istituzione di una Scuola al Replat pei figli degli Agenti ferroviarii;

Ha autorizzata la spesa necessaria per la ricostruzione di 2 tratte del rivestimento nella galleria di Exilles;

Ha approvato il preventivo della spesa per ampliamento delle Officine di Torino P. N., autorizzando le pratiche di gara e di aggiudicazione.

Siamo informati che gl'ingegneri della provincia di Como hanno fatto, il 1° del corr. mese, le prove del ponte in ferro, di m. 82.28 di luce, sul canale navigabile di Mezzola, ottenendo i più soddisfacenti risultati.

Questo ponte, costrutto dalla Ditta Galopin Süe, Jacob e Comp. di Savona, riposa sue due pile ed una fiancata fondate con aria compressa a m. 12 sotto il livello dell'acqua; l'altra fiancata è costruita sul masso naturale, che trovasi sopra una delle sponde.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Gli Ufficii della Camera, l'8 corr., hanno condotta a compimento la discussione intorno al disegno di legge per un nuovo termine per l'in-

chiesta sull'esercizio delle Strade ferrate e per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

La Giunta rimase composta degli onorevoli Picardi, Sonnino-Sidney, Sanguinetti Adolfo, Sacchetti, Boselli, Lugli, Ercole, Lacava e Maurogònato.

La Giunta si è poi costituita, eleggendo a presidente l'on. Ercole, a segretario l'on. Lugli, ed a relatore l'on. Sanguinetti, che ha già presentato alla Camera la sua relazione.

Ferrovie Romane. — Crediamo utile di ricordare che il 28 corrente mese gli azionisti delle Ferrovie Romane sono convocati in Firenze per l'assemblea ordinaria Fra gli oggetti da trattare v'è la nomina di sei Amministratori cessanti; e siccome fra questi trovansi i membri che hanno fatto parte della Commissione che condusse a termine le laboriose trattative del riscatto, così è necessario che sia assicurata la loro rielezione, e ciò a maggiore tutela degli interessi generali, anche in vista della liquidazione sociale che si approssima.

Ferrovia Napoli-Baiano — La *Gazz. Uff.* del l'11 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 maggio p. p., con cui si approva la Convenzione stipulata il 14 d°. mese tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici e l'ing. Gio. Frontini, per la concessione al medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Napoli a Baiano.

Pubblicheremo in un prossimo numero la detta Convenzione.

Ferrovia Sassuolo-Modena-Miraudola. — La sudd. *Gazzetta* ha pubblicato un altro R. Decreto di egual data, con cui si approva la Convenzione stipulata il 12 maggio sudd. tra i Ministri medesimi ed il cav. avv. Gius. Vicini, per la concessione alla Provincia di Modena della costruzione di una strada ferrata a sezione ridotta da Sassuolo per Modena a Mirandola, con diramazione a Finale.

In un prossimo numero pubblicheremo anche questa Convenzione.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra la Signoressa e Treviso, della lunghezza di metri 14,156.40, essendo stato deliberato per L. 77,273, in seguito all'offerta di ribasso di L. 21.15 per cento, si avverte che il termine utile per presentare offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo del prezzo citato, scadrà col mezzogiorno del 25 corrente mese.

Restano ferme le condizioni d'asta già pubblicate.

Ferrovie nella provincia di Mantova. — Scrivono alla *Perseveranza* da Mantova, 7:

Ad avvantaggiare le condizioni nostre industriali, furono votate dal Consiglio provinciale somme per un milione, onde costruire *tramways*, e la compartecipazione con prelazione per le linee ferroviarie di 3ª. e 4ª. categoria; ma le trattative per le seconde corrono la sorte della mistificazione generale, e le altre furono infelicemente condotte dalla Deputazione provinciale; cosicchè pare non approdino a bene, perchè, nel momento di maggior favore per le dette imprese, essa non seppe porre ai concessionarii il legame di guarentigie preventive.

Tramway Milano-Pavia. — Pochi giorni ancora, e Milano sarà congiunta a Pavia anche col *tramway* a vapore.

Il *Sole* afferma che verso la fine di questo mese potrà aver luogo indubbiamente l'apertura della linea.

La Stazione di Milano viene costruita fuori della porta Lodovica.

Tramway di Firenze. — La Deputazione provinciale di Firenze, nella sua seduta di martedì, concedeva al sig. Huntingotn, come rappresentante la Società generale dei *tramways* di Bruxelles, la facoltà di impiantare un *tramway* a vapore tra Firenze e la Lastra a Signa per la via Livornese.

Nell'adunanza antecedente, la Deputazione medesima aveva concesso al sig. Otlet una linea di *tramway* a vapore fra Campi e la Beata a Signa, sulla parte destra dell'Arno. Con tali concessioni, le due grosse borgate della Lastra e della Beata a Signa risentiranno i benefici effetti di una comoda e rapida comunicazione per diverse vie, la prima con Firenze e la seconda con Prato, Sesto e Firenze.

Tramway di Livorno. — Il Consiglio comunale di Livorno discusse il 12 corr. la proposta per la concessione dell'impianto del *tramway*, dalla Stazione della ferrovia all'Ardenza. Furono approvate tutte le condizioni concordate tra la Giunta ed il concessionario signor A. Charles.

Si può ora ragionevolmente ritenere che, al più tardi, nel giugno del 1881 il *tramway* sarà in pieno esercizio, mantenendo questo tracciato: Stazione della ferrovia, via Palestro, via Garibaldi, piazza Rangoni, piazza Carlo Alberto, via Vittorio Emanuele, via del Ponte Nuovo, scali San Rocco, piazza Mazzini, via del Passeggio, Ardenza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In relazione a quanto abbiamo stampato nelle *Nostre Informazioni* del numero precedente, leggiamo nella *Gazz. Ticin.* dell'8:

La Direzione del Gottardo ha nominato una Commissione per esaminare la quistione della costruzione immediata della linea Immensee-Lucerna, reclamata dal Cantone di Lucerna. Ma, astrazion fatta dell'opposizione dei Governi di Zurigo, Zugo e Turgovia, che, da parte loro, reclamano in primo luogo la costruzione del tronco Arth-Zugo, si assicura che il Consiglio federale, d'accordo in ciò colla Società del Gottardo, giudica prudente di attendere ancora, affine di non impiegare delle risorse che potrebbero essere necessarie al compimento dell'arteria principale.

— E nella *Gazz. Ticin.* dell'11:

L'esame della quistione se, a tenore delle petizioni dei Governi dei Cantoni di Lucerna e di Berna, la linea Lucerna-Küssnacht-Immensee debba essere eseguita immediatamente, venne, secondo l'*Haldelsec*, trasmessa ad una Commissione scelta in seno al Consiglio d'amministrazione, e composta dai signori: dott. Carlo Stehlin di Basilea, consigliere privato Kinel di Berlino, consigliere di commercio Wendelstadt di Colonia, direttore generale Massa di Milano, ing. Clem. Maraini di Roma, consigliere nazionale Alessandro Bucher di Ringdori, consigliere di Governo Spiller di Winterthur.

Galleria del Monte-Ceneri. — Lo stato dei lavori nella galleria del Monte-Ceneri alla fine di maggio era il seguente:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Totale
Galleria di direzione . . .	m. 254.50	m. 138.30	m. 392.80
Allargamento in calotta .	» 185.—	» 100.—	» 285.—
Vôlta	» 35.—	» 5.—	» 40.—

Come già abbiamo più volte annunciato, la galleria del Monte-Ceneri ha una lunghezza di 1675 metri. Nella galleria nord, il lavoro è eseguito, dal 25 aprile in poi, con delle perforatrici, sistema Mac Kean-Seguin, mentre all'imbocco sud la galleria è scavata a mano. Le perforatrici all'imbocco nord sono mosse dall'aria compressa, che vi viene condotta mediante un tubo, della lunghezza di 2500 metri e del diametro interno di metri 1.20, e che è prodotta da un gruppo di compressori mossi da una turbina della forza di 100 cavalli-vapore, impiantata a Quartino. La condotta d'acqua, che pone in moto la turbina, dà 80 litri, e scende da un'altezza di M. 110.

Ferrovie francesi. — La Camera dei deputati di Francia ha votato in seconda deliberazione il progetto di legge per l'approvazione della Convenzione conchiusa tra

il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest, relativa all'esecuzione delle linee dal ponte dell'Alma ai Molineaux e dai Molineaux a Courbevoie.

Incidentalmente fu domandato al Governo perchè la ferrovia metropolitana non è stata compresa nella rete complementare delle linee d'interesse generale, dopochè l'Amministrazione superiore aveva dichiarato al Consiglio generale della Senna che questa ferrovia non doveva essere classificata tra quelle d'interesse locale.

Il sig. Sadi-Carnot, sotto-segretario di Stato, rispose che il numero considerevole di progetti presentati all'Amministrazione per la detta ferrovia non le aveva permesso di studiarli tutti e di sceglierne uno al momento della classificazione. Tra tutti questi progetti, il più completameute studiato è quello del sig. Deligny; ed il sig. Sadi-Carnot aggiunse che il Governo era pronto a riprendere, d'accordo col Municipio di Parigi, gli studii già bene avviati. Essi riguardano però un preventivo di oltre 100 milioni di fr., pel quale è indispensabile procedere ad un esame dei più approfonditi, per non impegnare alla leggera immensi interessi.

— Il *Journal des trav. publ.* reca il decreto del Presidente della Repubblica, in data dell'11 corr., che promulga la legge approvata dal Senato e dalla Camera dei deputati per le ferrovie d'interesse locale e pei *tramways*.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — I giornali di Londra, del 10 corr., ci recano il resoconto della seduta dell'Alta Corte di giustizia (Divisione della Cancelleria), relativamente alla petizione della Società delle Strade Ferrate Tunisine per la vendita della linea Tunisi-Goletta; — petizione che, ad istanza della Società Rubattino, era stata differita al giorno 9, come abbiamo annunciato nel numero precedente.

In questa seduta, il Vice-Cancelliere Sir R. Malins fece dapprima allusione all'art. 5 del contratto di vendita alla Società francese, che è di questo tenore:

« Il presente trasferimento non sarà definitivo, relativamente alla Società delle Strade Ferrate Tunisine, fuorchè quando venga approvato dall'Alta Corte di Cancelleria in Inghilterra ».

Senza dubbio, soggiunse il Vice-Cancelliere, le parti contraenti intendevano, colla suddetta espressione, la « Divisione della Cancelleria dell'Alta Corte di Giustizia ». Questa Corte ha evidentemente il potere discrezionale di approvare il contratto, e non è obbligata a dare la sua approvazione. Ma la Corte, in questo caso, si trova in una posizione di gran difficoltà, stante la condotta di alcuna delle parti, che sembra inesplicabile. Il dovere del liquidatore è quello, per certo, di ottenere il miglior prezzo possibile per la Società che si va liquidando; ma risultò giovedì scorso, che il liquidatore avrebbe potuto fare un contratto colla Società Rubattino per Lst. 95,000, più il valore del materiale, il quale viene computato del valore di oltre a 10,000 lire sterline; di modo che egli aveva una conveniente opportunità di ottenere dalla Società Rubattino una somma eguale o maggiore che dalla Società francese.

Il Vice-Cancelliere credeva pertanto che, per ogni principio di equità in operazioni commerciali, si sarebbe dovuto effettuare il contratto colla Società Rubattino. La Società Tunisina avea spedito a Roma un agente per eseguire le particolarità minute del contratto, e le parti erano procedute sino al punto di aver fatto preparare un contratto esteso in lingua francese. Era per tali motivi che egli avea ordinato la sospensione della petizione, per dare opportunità alla Società Rubattino di considerare il partito a cui volesse appigliarsi.

Ora questa era comparsa, e diceva di essere pronta a dar di più della Società francese, a pagare in questo giorno Lst. 10,000 dinanzi alla Corte, ed obbligarsi per contratto a pagare Lst. 96,000 pel 24 di giugno o prima.

Era sua opinione, continuava il Vice-Cancelliere, che in questo caso la Società Tunisina avea proceduto con una doppiezza, che egli non poteva a meno di disapprovare. La Società medesima avea continuati i negoziati colla Società Rubattino da febbraio a giugno, ed ora domandava alla Corte che approvasse invece, incondizionatamente, un contratto testè conchiuso con la Società francese.

È ben possibile inoltre che la Società Rubattino riesca a provare che il suo contratto è legalmente obbligatorio. Senza dubbio, la Corte esiterebbe di più a negare la sua approvazione ad un contratto, se la Società non potesse agire senza tale approvazione; ma, come è stato accennato dal dotto avvocato della Società, in forza dell'art. 132, paragrafo 7, della legge sulle Società emanata nel 1862, il liquidatore, nell'esercizio del suo ufficio sotto sorveglianza, potrebbe, senza sanzione della Corte, esercitare tutti i poteri dati dalla Corte ad un liquidatore ufficiale; e perciò, essendo questa una liquidazione volontaria sotto la sorveglianza della Corte, il liquidatore ha la facoltà di vendere senza il consenso della Corte.

In tali circostanze, considerato tutto l'accaduto, e notando la propria disapprovazione della condotta del liquidatore, il Vice-Cancelliere ricusa di dare effetto alla petizione.

Il mare interno tunisino e la ferrovia trans-sahariana. — La *Revue Scientifique* parla nel seguente modo di una conferenza tenuta a Baden dal dottor Nachtigal, alla presenza dell'Imperatore di Germania:

Il dottore Nachtigal parlò dei progetti francesi nel Sahara, vale a dire del mare degli Sciott e della ferrovia trans-sahariana. Secondo l'illustre viaggiatore tedesco, il progetto del mare interno è tecnicamente attuabile, ma il costo ne sarebbe di 300, e non già di 30 milioni di franchi. Però, secondo il Nachtigal, questo mare non produrrebbe nessun cambiamento di clima nelle regioni circostanti, ma nuocerebbe alla coltura dei datteri.

In quanto poi alla progettata ferrovia dall'Algeria a Tambuctù, il dotto Nachtigal disse che costerà 300 milioni di franchi, e fa al progetto in discorso queste tre principali obbiezioni: 1° che il commercio nel Sharara è insufficiente a compensare la spesa di costruzione; 2° che la ferrovia sarà costantemente coperta dalle dune di sabbia trasportate dai venti; e 3° finalmente, che il Sahara è popolato da tribù di pirati e di banditi, che renderanno per lo meno difficile la costruzione della ferrovia.

Il dottor Nachtigal terminò la sua conferenza, dichiarandosi favorevole al progetto del dottor Gerardo Rohlfs per una ferrovia, che vada da Tripoli al lago Ciad, perchè lo ritiene assai più attuabile.

Ferrovie austro-ungariche. — Il *Pester Lloyd* comunica che col 15 corr. venne attivato il primo treno celere della ferrovia Meridionale da Buda a Trieste e Fiume. Esso parte da Buda qualche minuto prima delle 5 pom., ed arriva a Trieste dopo le ore 8 del mattino.

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Monaco, 9, alla *Perseveranza*:

La Direzione generale delle ferrovie tedesche, le quali si tenevano per l'esercizio e la sicurezza le prime del mondo, in poco tempo ebbe tre colossali disgrazie, due per scontri; nell'ultimo dei quali, succeduto il 30 p. p. sulla ferrovia Magdeburg-Halberstäder per deviamento dalla rotaia, s'ebbero 2 morti, 4 gravemente feriti, e 30 più o meno contusi. Il male si è che, per dichiarazione dei tecnici, quella linea non fu costruita pei treni diretti, ma solo per treni a piccola velocità.

Ferrovie russe. — Scrivono da Mosca, 17-29 maggio, alla *Gazz. d'Italia*:

La Commissione incaricata di esaminare lo stato delle strade ferrate, ha lungamente discusso sopra la direzione che si dovrebbe dare alla nuova linea destinata a riunire le due Capitali col centro della Siberia. Gli uni preconizzavano la direzione Nord, gli altri propongono la direzione Sud. Il conte Baranof, presidente della Sotto-Commissione, ha richiamato alla memoria degli uditori che la direzione Sud è designata categoricamente nel rescritto imperiale del 18 dicembre 1875, che sanziona la costruzione di questa via ferrata. I più noti economisti nostri, fra gli altri i signori Abazà e Greig, si sono anche pronunziati per la direzione Sud. Noi aspettiamo con viva impazienza, ora che tutto è deciso, il momento che la nuova linea, alla quale, come si sa, si darà il nome di « Strada ferrata Ales-

sandro », metta Mosca in comunicazione diretta colla remota Siberia. È certo che l'apertura di questa linea sarà salutata con entusiasmo, direi quasi frenetico, perchè sarà sorgente di ricchezza per il paese, e procaccerà un notevole incremento al nostro commercio.

Ferrovie spagnuole. — *El Liberal*, del 9 corr., si fa l'eco delle voci corse circa alla prossima denuncia del contratto portante la concessione ad un Sindacato francese dei lavori della rete nord-ovest delle ferrovie. Questa denuncia avrebbe luogo sulla domanda del Consiglio d'amministrazione di questo Sindacato. Il contratto era stato attaccato dal *Globo*, dalla *Politica* e da altri fogli di diversi partiti. Parecchi oratori democratici (i signori Carvajal, Marqué e Maissanove), l'avevano seriamente criticato al Congresso; esso era stato l'oggetto di mozioni contrarie al Senato, e la stampa delle provincie di Gallizia e delle Asturie l'aveva vivamente combattuto; ma l'impresa era stata sostenuta da un decreto del Ministro della giustizia.

Questi, prevalendosi di una interpretazione delle leggi ipotecarie, permise la radiazione delle ipoteche inscritte a profitto degli impresarii e delle Obbligazioni delle antiche Compagnie. Ma le clamorose discussioni al Senato ed al Congresso, l'attitudine degli organi ministeriali, *El Cronista* e la *Epoca*, e finalmente una nuova campagna della stampa liberale, costrinsero il Ministro dell'interno a dichiarare, che il decreto in quistione non avrebbe effetto retroattivo per quanto concerne le ipoteche inscritte, che *el Globo* calcola a circa 100 milioni di franchi. Di questa rete di 734 chilometri, ne restano circa 300 da terminare, che il Sindacato doveva compire in quattro anni, mediante 60 milioni di sovvenzione dello Stato. Invece, esso doveva effettuare un deposito di 8 milioni in cauzione, di 12 milioni per disinteressare gli antichi aventi diritto, ed eventualmente una somma di 45 milioni sui beneficii per estinguere le antiche ipoteche.

L'8 sera, al Congresso, il sig. Linares Rivers, deputato delle Asturie, con un energico discorso, difese il voto di censura contro il decreto, che eminenti giureconsulti criticano.

Ma il Ministro dei lavori pubblici dichiarò che il decreto venne emanato sulla richiesta del presidente della nuova Compagnia.

Notizie Diverse

Canale Cavour. — Il Ministro delle finanze ha presentato alla Camera dei deputati, nella tornata del 29 maggio p. p., un progetto di legge, col quale si autorizza la spesa per la sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale *Cavour* nel fiume Sesia e nel torrente Agogna, per l'importo complessivo di L. 424,565.61.

La prima delle dette opere, quella di sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale nel fiume Sesia, importa una spesa di L. 361 mila, secondo il progetto riveduto ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il detto scaricatore aveva, quando fu costruito, uno sviluppo di 1400 metri ; ma trovasi ora ridotto a soli metri 800, e vi è pericolo che abbia a non oltrepassare i 600, poichè le acque della Sesia (le quali negli scorsi anni, e segnatamente nel 1878, ne invasero la parte inferiore) minacciano continuamente di invadere quel tratto di alveo, che è ancora libero e sgombro da esse.

Trattasi di un'opera importantissima ed essenziale pel buon regime del canale *Cavour*, poichè è per mezzo di essa che si regola presentemente il corso delle acque sul tronco inferiore del detto canale, la portata del quale, giusta l'articolo 29 della Convenzione 9 maggio 1862 (approvata colla legge del 25 agosto stesso anno n° 776) non deve essere minore di metri cubi 90 al minuto secondo.

Quanto alla sistemazione dello scaricatore delle acque del canale nel torrente Agogna, se non è opera di assoluta urgenza quanto la prima, non è pero di meno incontestabile utilità, siccome quella che per sua natura è destinata ad assicurare del pari il buon regime ed il regolare esercizio del canale *Cavour*. Secondo il progetto compilatone dalla Direzione tecnica dei canali demaniali, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, essa non importerebbe che una spesa di L. 63,565.61.

La spesa totale preventivata per le opere summenzionate viene poi ripartita per metà a carico del bilancio di quest'anno, e per l'altra metà a carico di quello del successivo esercizio, in considerazione che, anche quando si potessero eseguire tutti i lavori durante il 1880, il pagamento di parte del relativo prezzo non potrà effettuarsi che nell'anno 1881, dopo la collaudazione delle opere.

Ecco ora il testo del disegno di legge:

« *Articolo unico* — È autorizzata la spesa straordinaria di L. 424,565.61 per le opere di sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale *Cavour* nel fiume Sesia e nel torrente Agogna.

« La detta somma verrà iscritta per metà al capitolo 128 del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1880, e per l'altra metà al corrispondente capitolo del successivo esercizio 1881 ».

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 9 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'8 corr.) è concessa facoltà agl'individui, Società e Comuni indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia ivi descritti. Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice (prov. di Benevento, Vicenza, Torino, e sotto-prefett. di Varese); 2 concessioni simili per usi ferroviarii ed igienici (prov. di Chieti e Caserta) ; e 6 concessioni per occupazioni d'arce di spiagge lacuali (prov. di Como, e sotto-prefett. di Varese).

Monumento a V. E. in Roma. — Nella seduta dell'11 corr. alla Camera dei deputati, l'on. *Doglioni* si meravigliò che il Ministro dell'interno non abbia ancora ripresentato il progetto di legge per l'erezione in Roma del monumento nazionale a Vittorio Emanuele. Ricordò le dichiarazioni fatte nelle precedenti Relazioni ministeriali, e pronunziò patriottiche parole sull'obbligo che ha l'Italia di affrettarsi a rendere omaggio alla memoria del fondatore del Regno colla erezione di un monumento in Roma, che sia degno di Vittorio Emanuele!

Sella, che fu presidente della Commissione pel monumento, dice che la Commissione stessa si affrettò ad esaminare il progetto di legge. Sorsero varie opinioni tecniche, e la Commissione le esaminò lungamente. Trattasi di far cosa degna del grand'uomo, alla cui memoria deve essere dedicato il monumento.

L'oratore dice che, se ci fu qualche ritardo, fu appunto per la gravità dell'argomento; e ricorda che l'on. Martini era già stato nominato relatore per quel progetto di legge.

Depretis, per rispondere subito all'interrogazione delicatissima dell'on. Doglieni, dice che sarebbe stato facile ripresentare il progetto della precedente Legislatura tal quale, ma egli ha creduto di ritardare per diminuire le difficoltà sorte.

Il Ministro assicura l'on. Doglioni che si occuperà sollecitamente della questione, e si affretterà a presentare il progetto di legge da lui invocato.

Martini conferma le dichiarazioni dell'onorevole Sella, e dice di non avere, come relatore, alcuna responsabilità nel ritardo.

Doglioni ringrazia gli oratori delle spiegazioni date, e spera che il Ministro presenterà presto il progetto di legge desiderato.

Monumento a Bartolomeo Bona. — In seno della Società degli ingegneri e degli industriali di Torino venne fatta la proposta di onorare la memoria del comm. Bartolomeo Bona, senatore del Regno, di cui è nota a tutti la speciale benemerenza per la parte grandissima avuta nella costruzione ed amministrazione delle Ferrovie Piemontesi; promuovendo la erezione di un monumento nella Stazione centrale di questa città, ove già trovasi quello a Paleocapa.

Tale proposta avendo ottenuto il plauso e l'adesione non

solo dei soci, ma di quanti altri cittadini n' ebbero conoscenza, è stato eletto un Comitato provvisorio, coll'incarico di preparare la sottoscrizione pubblica. Le azioni sono da L. 5 cadauna; ed appena la sottoscrizione avrà raggiunto una somma sufficiente, il Comitato provvisorio si farà dovere di convocare i sottoscrittori in adunanza per procedere alla elezione del Comitato definitivo. —

Noi non possiamo che far plauso a tale proposta ed augurare ch'essa possa essere al più presto tradotta in atto in modo degno del benemerito cittadino, di cui si vuole ben giustamente onorare la memoria.

Viaggi d'istruzione. — Il *Pungolo* di Napoli annunzia che lunedì scorso partivano per un viaggio d'istruzione gli alunni del terzo corso della R. Scuola di applicazione per gli ingegneri di quella città, i quali sono per conseguire in quest'anno la laurea. Diretti dall'illustre ing. comm. Ambrogio Mendia e dall'egregio cav. Cherardo Rega, visiteranno i lavori di bonifiche nel Ferrarese, le arginature del Po, i canali di navigazione e d'irrigazione in Lombardia, la galleria del Gottardo ed i lavori al porto di Genova e nell'Arsenale della Spezia. Saranno poi anche oggetto di studio i monumenti d'arte nelle città di Venezia, Milano, Firenze e Roma, e verrà da essi visitata l'Esposizione artistica di Torino.

— Un telegramma da Giornico, 15, annuncia che gli allievi-ingegneri della nostra Scuola del Valentino visitarono i lavori della ferrovia del Gottardo, accolti splendidamente dall'Impresa Marsaglia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, si rianimarono anch'essi, e diedero luogo a più attive transazioni. Le Azioni della Società delle Meridionali da 462 salirono a 468; le Obbligazioni da 294.50 a 295 contanti; i Boni stazionarii a 606.

Le Sarde, della serie A, ferme sul 301; le altre, della serie B. sul 305; le nuove, da 288.50 salirono a 291.

L'Alta Italia si aggirò tra il 304.50 al 305.25. — Le Pontebbane invariate sul 468. — Le Palermo-Trapani a 325. — Le Centrali Toscane a 471.50. — Le Monte Ceneri a 514.

Le Azioni Ferrovie Romane, neglette a principio, richiamarono in seguito l'attenzione del mercato, che le negoziò e le fece salire da 163 a 163.50 fine mese, e da 165 fine luglio.

A Parigi, le Lombarde si tennero tra il 185 al 183. Il progetto di legge portante l'approvazione del trattato concluso tra il Governo ungherese e la Compagnia delle Strade ferrate Lombarde, riguardante l'acquisto delle linee *Agram-Karlstadt* per parte dello Stato, è stato presentato il 2 del corrente alla Camera dei deputati di Pesth. Le Obbligazioni relative invariate sul 278 circa. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele negoziate a 280 e 282. Le Azioni Ferrovie Romane a 147 e 150; le Obbligazioni a 338.

CONVOCAZIONI

Società anonima — Compagnia generale delle Miniere. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generala ordinaria pel giorno 22 corr. in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione della Commissione per la revisione dei conti.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Milano (via Silvio Pellico, 12), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1879, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1880.

Avvisi d'Asta

Il 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sondrio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tratto della strada nazionale di Aprica, compreso fra la Tresenda ed il confine colla provincia di Brescia, della lunghezza di m. 14,000, in diminuzione del canone annuo di L. 12,170.43, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione dei canali Alveo maggiore e suoi controfossi Pioppi, Confluente di Ponte Pozzo e Diversivo delle Clive nella bonifica del Vallo di Diano, per l'annuo canone di L. 14,950. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Catanzaro alla frazione Fondachello, della lunghezza di m. 1213, per il presunto importo di L. 42,832.33. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000, in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse di fucili (mod. 1870) non lisciviate, sul dato d'asta di L. 112,500, diminuito di L. 0.52 0[0, nel primitivo incanto. Consegna entro 100 giorni, in cinque rate uguali, da 6000 ciascuna. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Casale, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della costruzione di un canale per la derivazione di 2 m. c. d'acqua al minuto 2° dal fiume Po a sponda destra sotto il Castello di Verrua Savoja (Torino), e di un fabbricato ad uso di molino a 4 palmenti, nell'interesse dei Comuni consorziati di Moncestino e Gabiano, concessionarii della derivazione, sul dato d'asta di L. 140,171.29, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino alle 4 pom. dello stesso giorno, presso la Direzione territoriale del Genio militare di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori alla caserma Santa-Prassede in Roma, sul dato d'asta di lire 26,595, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio di Piedicavallo (prov. di Novara), si procederà al definitivo appalto della sistemazione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Piedicavallo al ponte Concresio, in diminuzione dell'importo di L. 27,808.57 pel 1° lotto, e di L. 23,439.47 pel 2.° Deposito interinale L. 200 pel 1° lotto e L. 225 pel 2°; cauzione definitiva L. 2500 e 3000 rispettivamente in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che da San Giorgio Albanese arriva a Corigliano, della lunghezza di m. 4471.88, sul dato d'asta di lire 34,455.98, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso la Ptefettura di Siracusa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere di riparazione allo sbarcatoio principale del porto di Siracusa, in diminuzione dell'importo di L. 79,356.69, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per l'apertura e sistemazione del tronco della strada nazionale da Bosa ad Orosei, compreso tra la città di Bosa ed il mare, della lunghezza di m. 2303.79, in diminuzione dell'importo di lire 34,747.32, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2200, in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Frosinone, si terrà un'asta per l'appalto della vendita del taglio del bosco Resignano, nel Comune di Patrica, pel prezzo complessivo di L. 23,000. Deposito interinale L. 600 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000 in biglietti bancarii o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

Estratto dal supplemento al foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 54, del dì 8 giugno 1880.

SOCIETÀ
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° luglio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° settembre 1875 al 1° marzo 1880 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1880 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 78,935 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 19,854 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,777 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 66,818 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 95,454 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 124,090 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 1° luglio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1880 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,616 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,634 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi scadenti il 1° luglio 1880 di N. 35,612 Obbligazioni serie C della Strada Ferrata Asciano-Grosseto, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei Cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 21 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B e C delle SS. FF. Centrale-Toscana ed Asciano-Grosseto
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,7412 0/0)	L.	1.08 (*)	1.03	1.72
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo).	»	0.21	0.16	0.25
In tutto . . .	L.	1.29	1.19	1.97
così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	9.21	6.31	10.53

(*) La riduzione di 2/8 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie
C, D_1 e D_2 della già Società delle SS. FF. *Livornesi* e
A, B e C delle Strade Ferrate *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie
C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e
A, B e C delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto* di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra, Bruxelles, Francforte s/M* e *Ginevra*, e per la serie
D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s/M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*,

dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2° I Cuponi delle Obbligazioni C D e D delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale anzidetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° I Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i cui possessori hanno diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 5 giugno 1880.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**82,800**	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	**15,000**	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	**270,000**	»
CERCHI d'acciaio	»	**196,000**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	**360,000**	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	**148,000**	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	**12,000**	»
ZINCO da rifondere	»	**10,000**	»
RAME da rifondere	»	**6,000**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 giugno p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 maggio 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 180,000 di Olio di Oliva, dei quali 80,000 per il magazzino di ROMA e 100,000 per il magazzino di FIRENZE, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid. del dì 21 giugno p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell' art. 3° del Capitolato.

Firenze, 7 giugno 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

AVVISO AGLI AZIONISTI
DELLA
FONDIARIA-INCENDIO
Compagnia Italiana di Assicurazioni contro l'Incendio per la vendita di 40,000 Azioni della Fondiaria-Vita

È riservato agli Azionisti della **Fondiaria-Incendio** un diritto di preferenza nell'acquisto di 40,000 Azioni della FONDIARIA-VITA **Compagnia Italiana d'Assicurazione sulla Vita, col capitale di 25 milioni di lire in oro, diviso in centomila Azioni di L. 250 in oro liberate del 50 per cento, le quali saranno al portatore.**

Gli Azionisti della Fondiaria-Incendio dovranno valersi di questo diritto dal 19 al 22 corr. mese di giugno in ragione di **Un'Azione della Fondiaria-Vita** per ogni **due Azioni della Fondiaria-Incendio.**

Prezzo netto dell'Azione Fondiaria-Vita: L. 175 in oro, pagabili L. 100 in oro al momento dell'acquisto — L. 75 in oro alla consegna dei titoli, la quale avrà luogo nel corso del mese di agosto prossimo.

Le domande dovranno essere indirizzate:
alla **Società Generale di Credito Mobiliare Italiano a Firenze, Genova, Roma e Torino;**
alla **Banca di Credito Italiano a Milano,**
od alla **Banque d'Escompte de Paris — a Parigi, Place Ventadour.**

Firenze, addì 12 giugno 1880.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 23 Giugno 1880 N° 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

ORDINAMENTO
DELL'AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI
E DEL CORPO R. DEL GENIO CIVILE

TITOLO SECONDO.

ORDINAMENTO DEL CORPO REALE DEL GENIO CIVILE.

(*Continuazione — Vedi n.* 24).

Capo II — *Classificazione, stipendii e indennità del personale.*

Art. 24. Il personale tecnico del Genio civile si distingue in personale superiore per le funzioni direttive, ed in personale subalterno a dipendenza del primo.

Art. 25. I gradi del personale superiore sono i seguenti: *Ispettore*, *Ingegnere-capo*, *Ingegnere ordinario*, *Ingegnere-allievo*.

Vi sono due classi di Ispettori, due di Ingegneri-capi, tre d'Ingegneri ordinarii, ed una di Ingegneri-allievi.

Art. 26. I gradi del personale subalterno sono quelli di *aiutante* e di *aiutante-allievo*. Vi sono tre classi di aiutanti ed una di allievi.

Art. 27. Pel servizio amministrativo e contabile dell'esercizio delle strade ferrate, gli Uffizii del Genio civile, di cui all'art. 15, hanno alla loro dipendenza un apposito personale, di cui le attribuzioni, le norme di servizio ed il ruolo saranno determinati per Decreto Reale. Il ruolo di questo personale sarà annualmente allegato al bilancio.

Art. 28. Pei servizii d'archivio, di copiatura ed altro, sono addetti agli Ufficii del Genio civile *ufficiali d'ordine*, distinti in tre classi.

Art. 29. Per la custodia e la manutenzione delle strade nazionali, delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, e per il servizio delle bonifiche e dei porti e fari, il Corpo del Genio civile ha sotto la sua dipendenza un personale locale di cantonieri e custodi, ordinati a norma dei regolamenti propri di ciascun servizio, da emanarsi per Decreto Reale.

Art. 30. Gli stipendii degli ufficiali superiori del Genio civile sono i seguenti:

Ispettori di 1ª classe	L. 9000
» 2ª »	» 8000
Ingegneri-capi di 1ª classe	» 6000
» » 2ª »	» 5000
Ingegneri ordinarii di 1ª classe	» 4000
» » 2ª »	» 3500
» » 3ª »	» 3000
Ingegneri-allievi	» 2000

Art. 31. Gli stipendii degli ufficiali subalterni sono i seguenti:

Aiutanti di 1ª classe	L. 3000
» 2ª »	» 2400
» 3ª »	» 1800
Aiutanti-allievi	» 1200

Art. 32. Gli stipendii degli ufficiali d'ordine sono i seguenti:

Ufficiali d'ordine di 1ª classe	L. 2000
» » 2ª »	» 1500
» » 3ª »	» 1000

Art. 33. Gli ufficiali del Genio civile, provvisti di stipendio non superiore a lire 8000, hanno diritto all'aumento di un decimo del loro stipendio dopo ogni periodo sessennale di servizio attivo nel medesimo grado e classe, senza però poter mai eccedere lo stipendio del grado o della classe superiore.

Art. 34. Agli ufficiali del Genio civile, che per ragioni di servizio si trasferiscono o si trattengono temporaneamente fuori della loro ordinaria residenza, spettano le seguenti indennità giornaliere e di viaggio:

	INDENNITÀ Giornaliera	Di viaggi per chilometro
Ispettori	L. 15 —	0 40
Ingegneri-capi	» 9 —	0 30
Ingegneri ordinarii . .	» 7 50	0 30
Ingegneri-allievi . . .	» 6 —	0 25
Aiutanti e aiutanti-allievi	» 6 —.	0 20

L'indennità chilometrica si applica, tanto per l'andata, quanto per il ritorno.

Non è corrisposta alcuna indennità pei viaggi fatti a distanza dalla residenza non maggiore di 2 chilometri per

la sola andata: per quelli a distanze maggiori di 2, e che non superino i 10 chilometri, si raddoppia l'indennità chilometrica, e non ha luogo l'indennità giornaliera.

Nei viaggi sulle ferrovie, spetta agli Ispettori ed Ingegneri-capi, in luogo dell'indennità chilometrica, il rimborso del prezzo di un biglietto di prima classe; ed agli ufficiali di ogni altro grado, quello di seconda classe, aumentati rispettivamente del decimo del prezzo stesso.

Sui piroscafi, è corrisposto invece il biglietto di prima classe per tutti gli ufficiali, sempre coll'aumento del decimo.

Tanto pei viaggi sulle ferrovie, come per quelli sui piroscafi, è tenuto conto delle riduzioni che fossero convenute a favore degli impiegati governativi, e dei biglietti di libera circolazione, di cui taluni fossero muniti. L'aumento del decimo, di cui sopra, sarà in ogni caso calcolato sul prezzo intero.

Art 35. Gli Ingegneri ordinarii di prima classe, pel tempo in cui sono destinati, con decreto ministeriale, alla reggenza di un Ufficio, godono di una indennità annua di L. 500, ed hanno diritto alle diarie, indennità e rimborsi di viaggi corrispondenti al grado d'Ingegnere-capo.

Art. 36. Gli ufficiali del Genio civile, incaricati di studii e rilievi di campagna, o della direzione e sorveglianza di opere straordinarie, quando debbano fare visite pressochè giornaliere, senza allontanarsi oltre un raggio di 4 chilometri dalla loro residenza, godono delle seguenti indennità mensili, in sostituzione di quelle giornaliere dell'art. 34:

Ispettori	da L	220	a	L.	280
Ingegneri-capi	da »	120	»	»	180
Id. ordinarii ed allievi	»	100	»	»	150
Aiutanti ed aiutanti-allievi	»	80	»	»	120
Ufficiali d'ordine	»	30	»	»	50

Art. 37. Gli ufficiali del Genio civile chiamati in servizio negli Ufficii dell'Amministrazione centrale, o presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, godono delle indennità mensili stabilite nell'articolo 36, salvo il disposto dell'articolo 41.

Gli ufficiali, chiamati in missione temporanea al Ministero o inviati in tale qualità presso altri Ufficii nell'interno del regno, godono pei primi due mesi le indennità, di cui all'articolo 34, e pel tempo successivo, quelle dell'articolo 36.

Art. 38. Le indennità mensili, di cui agli articoli 36 e 37, possono essere aumentate di 30 a 60 lire, secondo che le condizioni di residenza si trovino aggravate per isolamento, per eccezionale insalubrità di clima, o per consimili cause straordinarie, che debbono essere specificate nei decreti ministeriali coi quali si assegnano le indennità stesse.

Art. 39. Le indennità stabilite negli articoli 36, 37 e 38, non sono incompatibili con quelle di residenza od altre, che per disposizioni generali fossero accordate agli impiegati civili dello Stato.

Art. 40. Sono determinate, caso per caso, con decreto ministeriale le indennità di viaggio e di missione, da corrispondersi agli ufficiali del Genio civile, inviati all'estero per ragioni di servizio o di studio.

Art. 41. Per le spese di cancelleria, di riscaldamento ed altre d'ufficio, sono fissate annualmente dal Ministero, secondo l'importanza del relative servizio, le indennità da corrispondersi agli ufficiali preposti ad Ufficii centrali e distaccati, sì ordinarii che speciali.

Per gli Ispettori membri del Consiglio superiore, l'indennità per spese d'ufficio è fissata annualmente in L. 1000.

Al vice-presidente del Consiglio superiore è invece corrisposta un'annua indennità di carica di L. 2000, e di L. 1500 ai presidenti di sezione ed agli Ispettori incaricati delle Direzioni generali, a termini dell'art. 7.

Art. 42. Ai locali, ed all'acquisto e manutenzione della mobilia per gli Ufficii, si provvede a spese dell'Amministrazione.

Art. 43. Agli Ufficii del Genio civile sono addetti uno o più inservienti, divisi in tre classi, con assegno annuo di L. 800, 1000 e 1200.

Capo III — *Ruolo del personale.*

Art. 44. Il ruolo numerico del personale del Genio civile è stabilito come segue, compresi gl'Ispettori per le Direzioni generali, e gli altri ufficiali pagati sui fondi dell'Amministrazione centrale, quando prestino servizio presso questa, a termini degli articoli 7 e 37.

Personale superiore.

Ispettori	di 1ª	classe	14
»	di 2ª	»	14
Ingegneri-capi	di 1ª	»	45
»	di 2ª	»	45
» ordinarii	di 1ª	»	150
»	di 2ª	»	150
»	di 3ª	»	80
Ingegneri-allievi			80
Totale del personale superiore			578

Personale tecnico subalterno.

Aiutanti	di 1ª	classe	250
»	di 2ª	»	300
»	di 3ª	»	300
Aiutanti-allievi			150
Totale del personale tecnico subalterno			1000

Personale d'ordine.

Ufficiali d'ordine	di 1ª	classe	80
»	di 2ª	»	80
»	di 3ª	»	50
Totale del personale d'ordine			210

Art. 45. Per la sorveglianza locale dei lavori, è addetto agli Ufficii del Genio civile un personale di *assistenti*, da assumersi in servizio a seconda dei bisogni, e da pagarsi sul fondo delle opere.

Quando sia richiesto da eccezionali esigenze di servizio, con decreto ministeriale possono essere posti a disposizione degli Ufficii, *aiuti provvisorii* per un determinato lavoro di tavolino o di campagna. Questo personale avventizio non potrà in nessun caso coprire posti superiori al grado di aiutante o di Ingegnere-allievo.

Gli *assistenti* ed *aiuti provvisorii* possono essere traslocati da un Ufficio ad un altro, e sono licenziati quando, a giudizio dell'Amministrazione, cessi il bisogno dell'opera loro, o si rendano immeritevoli di essere conservati in servizio.

L'Amministrazione inoltre non prende verun impegno circa la durata di servizio di questo personale provvisorio.

(Continua).

FERROVIA SASSUOLO-MODENA-MIRANDOLA

Come abbiamo promesso nel precedente numero, pubblichiamo oggi il testo della Convenzione, comunicatoci da un nostro corrispondente di Roma, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia e sezione ridotta da Sassuolo per Modena a Mirandola, con diramazione a Finale: Convenzione approvata col R. Decreto del 23 maggio scorso, inserito nell'indicato nostro numero.

Nel pubblicare tale Convenzione, non possiamo astenerci dall'esprimere per essa la nostra piena soddisfazione, e nello stesso tempo eccitare la Provincia di Torino a seguire l'esempio della consorella di Modena, accogliendo volonterosa quelle proposte per le quali, offerendosi da capitalisti l'anticipazione dei 6|10 a

carico del Governo, possa venire assicurata la sollecita costruzione di alcune fra le diverse linee che interessano la Provincia stessa.

Ecco ora il testo della suddetta Convenzione:

Fra le LL. EE. il commendatore Agostino Magliani, ministro delle finanze, ed il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato; ed il sig. Vicini cav. avv. Giuseppe, in rappresentanza della Deputazione provinciale di Modena per conto di quella Provincia, come da mandato di essa Deputazione in data di Modena 7 maggio corr., qui in originale allegato sotto il N. I, fu convenuto, si conviene, e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Modena la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Sassuolo per Modena a Mirandola, con diramazione a Finale, che la Provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, N. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 (Allegato F), e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il N. II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato ai termini degli art. 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, N. 5002 (serie 2ª), sarà equivalente ai sei decimi della spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

Lo ammontare di tale concorso è stabilito approssimativamente nella somma di lire tre milioni duecento undicimila quattrocento ottantasette e centesimi quaranta, equivalenti a sei decimi della spesa risultante, in lire cinque milioni trecento cinquantaduemila quattrocento settantanove e centesimi trentaquattro, dal progetto degl'ingegneri Maglietta, A. Mercier e Boccolari in data 7 ottobre 1879, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto 3 settembre 1879, N. 2723.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto, che il Concessionario potrà stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei 4 decimi a carico della Provincia ed enti interessati; e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto di quella di lire cinque milioni trecento cinquantaduemila quattrocento settantanove e centesimi trentaquattro, come sopra fissata, sarà ragguagliatamente a sei decimi detratta dalle rate del concorso governativo.

Nel caso che la Provincia stabilisca dei contratti a *forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i sei decimi della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite delle lire tre milioni duecento undicimila quattrocento ottantasette e centesimi quaranta, equivalenti ai sei decimi della spesa, ai termini del detto progetto 7 ottobre 1879.

Il pagamento del concorso dello Stato sarà fatto in dieci anni, a decorrere dall'apertura all'esercizio della linea, ed in dieci annue rate uguali senza interessi.

Art. 3. Rimane vietato al Concessionario di cedere, in tutto o in parte, la concessione della strada ferrata, rinunziando in ciò all'eventuale privilegio derivante dall'art. 295 della legge 20 marzo 1865 (Allegato F) sui lavori pubblici.

Sarà però in facoltà del detto Concessionario di allogare ad altri, a suo rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo sempre responsabile il Concessionario, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatta osservanza dei patti di concessione.

Art. 4. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma quest'oggi dodici del mese di maggio dell'anno mille ottocento ottanta.

Il Ministro delle finanze A. Magliani.
Il Ministro dei lavori pubblici A. Baccarini.
Il rappresentante la Deputazione provinciale di Modena
Vicini Giuseppe.

LE STRADE FERRATE ROMANE
e l'Inchiesta

(Continuazione — V. N. 22).

Il Capo III tratta del *materiale fisso e mobile* e del *combustibile*, abbracciando i quesiti dal 37 al 47 inclusive.

Per rispondere adeguatamente al quesito 37, cioè « intorno alla qualità ed alle condizioni del materiale fisso. nell'interesse del commercio e della sicurezza », la Direzione generale prende a considerare questo materiale sotto il punto di vista dell'armamento della via e sotto quello degli apparecchi e congegni fissi delle Stazioni; e dopo àver fatto una esposizione metodica dei diversi armamenti esistenti sulle varie linee sociali, dichiara che l'armamento normale, praticato dal 1869 in poi, e modificato nel 1876 per l'adozione esclusiva della rotaia d'acciaio a giunzione sospesa, corrisponde perfettamente alle esigenze del traffico, in modo da non far scorgere la convenienza d'introdurvi alcuna modificazione ulteriore. Per questo armamento la velocità fu stabilita di 60 chil. all'ora pei treni diretti della rete romana; ma potrebb'essere assai maggiore, ove considerazioni di livellette e di curve non vi si opponessero.

Accennati quindi alcuni lievi bisogni relativamente ai congegni fissi nelle Stazioni, e passando a parlare delle locomotive (ques. 38), si nota che queste sono in numero di 251 (13 a ruote libere, 147 a quattro ruote accoppiate e 91 a sei ruote accoppiate). Le vetture poi (ques. 39), possedute dalla Società al 31 dicembre 1878, erano in totale 855; i bagagliai 133, i vagoni coperti 2029 e gli scoperti 1540.

Rispondendo quindi al quesito 40, « intorno alla qualità, alla quantità ed alle condizioni del materiale mobile, nell'interesse del commercio, della comodità e della sicurezza », la Direzione espone i miglioramenti che da più

anni si vanno introducendo nel servizio, sia per le cresciute esigenze in seguito al progressivo aumento del traffico, sia per ottenere in generale una maggiore regolarità ed economia.

I miglioramenti introdotti nelle locomotive di nuovo acquisto si riassumono nell'aumento della loro potenza. Il numero delle medesime corrisponde abbastanza bene alle esigenze del servizio, ancorchè le percorrenze sieno piuttosto alte. Nel 1878 si sono fatti, con 241 locomotive, 8,699,971 chil. in totale, e 6,963,996, escluse le riserve e le manovre; cioè in media per ogni locomotiva, rispettivamente 36,099 e 28,896 chilometri.

Quanto alle carrozze, esse sono di tipi assai svariati, in conseguenza della riunione di varie linee, ciascuna delle quali aveva un materiale proprio. Ma nel materiale che si è mano mano acquistato e si va acquistando, si sono adottati tipi uniformi e che rispondono bene alle esigenze dei tempi. Il materiale nuovo si adopera pei treni diretti di lunga corsa, e quello più vecchio per gli altri treni. In generale, può dirsi che il materiale per viaggiatori sulle Romane è tale, da sostenere il confronto con quello delle altre Ferrovie; e per quantità, è certo sufficiente ai bisogni del servizio, non avendo fatto difetto nelle più difficili circostanze eccezionali.

Anche il materiale per merci è proporzionato ai bisogni locali dei traffico. La Società possiede 3,569 carri da merci, e ne ha giornalmente disponibili 3000, tenuto conto di quelli in riparazione e degli altri pei trasporti dei materiali in servizio. Però essendo ora entrati in servizio gli ultimi 140 costruiti nello Stabilimento di Pietrarsa, se ne ordineranno degli altri in vista dell'aumento del traffico.

Per questo materiale furono studiati e adottati tipi, che servono come modelli, tanto per le nuove costruzioni, quanto per le grandi riparazioni; e quindi va gradatamente diminuendo l'inconveniente della moltiplicità nelle forme lasciate dalle cessate Amministrazioni.

La Società possiede dei carri esclusivamente destinati al trasporto delle polveri da fuoco, ciò essendo reclamato da ragioni di sicurezza (ques. 41). L'ammettere però l'uso di carri speciali per tale o tal altra merce, non è conveniente allo stato attuale del traffico, inquantochè tali veicoli resterebbero sovente inutilizzati, e si dovrebbe farli correre da un punto all'altro della rete, creando sensibili ritardi all'invio delle merci. Ad ogni modo, l'Amministrazione sta studiando di soddisfare ad uno dei desiderii espressi dal Commercio, quello di far costruire nuovi carri, di lunghezza maggiore degli attuali, per potervi caricare le travi di ferro o di legname della lunghezza di 8 a 9 metri, senza far uso di vagoni accoppiati.

Il trasporto degli oggetti infiammabili si fa poi colle cautele indicate da un regolamento speciale, studiato e discusso dai rappresentanti di tutte le Ferrovie italiane, alla presenza e coll'assenso di appositi delegati governativi.

In quanto ai freni (ques. 42), sulla rete delle Romane non si usano che i freni a vite, con zoccoli parte di legno e parte di ghisa (questi ultimi introdotti di preferenza nel materiale nuovo), e ciò con buoni risultuti, per cui non si sono finora esperimentate altre specie di freni. Quanto ai freni continui, è evidente che si otterrà un grande vantaggio, dal lato specialmente della sicurezza, quando se ne avrà un tipo abbastanza consacrato dalla pratica, da poter essere adottato anche da noi. —

Circa alle Officine italiane di costruzione e riparazione (ques. 45), la Memoria dichiara che le Officine, che hanno finora fornito alle Romane ferramenta ed apparecchi speciali sono, oltre ad altre di minore entità: Tardy e Benech di Savona, Galopin Süe e Jacob pure di Savona; Ansaldo di Sampierdarena; Gillet e Bottero di Sestri Ponente, Odero e Ferro pure di Sestri Ponente; Miani Venturi e Comp. di Milano, l'Elvetica di Milano; Officina di Pietrarsa, Fonderia di Follonica, Officina Perseveranza di Piombino; Fonderia del Pignone di Firenze, e Giuseppe Gandiglio pure di Firenze.

Delle 102 locomotive acquistate dalla Società dal 1869 in poi, 38 furono fabbricate dalla Società nazionale d'industrie meccaniche in Napoli. Le 53 vetture, costrutte dal 1869 in poi, uscirono tutte dalle officine della Società, cioè 38 di 1.a classe con freno, 7 con letti, un vagone-salone, 4 di 2.a classe e 3 di 3.a. Si stanno attualmente costruendo a Pietrarsa, per conto della Società, 40 carrozze, 20 di 1.a classe, e 20 miste di 1.a e 2.a.

Dei 1020 carri da merci acquistati dal 1869 in poi, soli 200 di quelli coperti furono nel 1871 costruiti all'estero; gli altri sono tutti delle fabbriche italiane (Società nazionale di Napoli e Stabilimento Grondona di Milano), essendosi pei medesimi acquistate all'estero soltanto le grosse ferramenta.

Nelle Officine sociali furono inoltre costruiti 60 carri scoperti nel 1874, e 22 bagagliai (12 nel 1873 e 10 nel 1878).

La Direzione conchiude poi dicendo non essere di sua competenza lo indagare sino a qual punto possa l'industria nazionale fare concorrenza all'estera; ma esprime la speranza che, colle modificazioni ultimamente introdotte nelle tariffe doganali, col minor costo della mano d'opera, e coll'incremento della rete ferroviaria italiana, l'avvenire si presenti più favorevole ai nostri fabbricanti.

In quanto alla spesa fatta dal 1860 in poi per l'acquisto del materiale in paese od all'estero (ques. 46), la Direzione offre le cifre seguenti, però avvertendo che non si possono fornire i dati anteriori al 1872, poichè solo in quell'anno avvenne l'unificazione amministrativa di tutte le linee componenti la rete sociale:

Acquisti all'estero	Materiale mobile	L. 8,831,803.43	
	» fisso	» 17,303,776.24	
			L. 26,135,579.67
Acquisti in Italia	Materiale mobile	L. 8,130,761.68	
	» fisso	» 2,654,288.62	
			» 10,785,050.30
		Totale	L. 36,920,629.97

Circa i combustibili (ques. 47), la Memoria dice che sulle ferrovie Romane si bruciano su vasta scala i carboni inglesi in mattonelle della migliore qualità, e sussidiariamente il coke del gas e le ligniti di Maremma e del Val d'Arno. Queste mattonelle sono in gran parte fabbricate nelle officine Fischer a Livorno ed a Napoli, e Raggio ad Ancona; le altre provengono direttamente dall'Inghilterra.

Si stanno facendo esperimenti sul carbone francese in mattonelle, allo scopo di vedere se convenga usare questo combustibile sulle nostre ferrovie, tenuto conto da un lato del suo prezzo, e dall'altro della sua qualità come purezza e potenza calorifica.

Il consumo di combustibili pel servizio della trazione, esclusa la legna per l'accensione, ascese:

Nel 1876 a chil. 59,517,598, colla spesa di L. 2,463,589.63
» 1877 » 60,023,214, » » 2,311,491.44
» 1878 » 55,586,627, » » 2,165,865.92

colla percorrenza rispettiva delle macchine: chil. 8,379,746; 8,713,088; 8,699,971.

Si è cercato, in questi ultimi anni, di dare il maggior possibile sviluppo al consumo, tanto del coke del gas, quanto delle ligniti che meglio si prestano, e ciò nell'interesse del paese e dell'Amministrazione, la quale ne ottiene una notevole economia nelle spese di trazione, poichè, tenuto conto della loro inferiorità in confronto del carbone, i prezzi di questi combustibili riescono tuttavia convenienti.

Il consumo delle ligniti importò finora il 7.30 p. 0[0 circa della spesa totale per combustibile; ma tale proporzione crescerà certo in avvenire, poichè si sta sperimentando su vasta scala anche la lignite di Montemurlo, la quale, sensibilmente migliorata da quella ch'era pel passato, promette buoni risultati economici. D'altra parte, si sta studiando di adottare, per le nuove locomotive, dei forni con graticola più ampia per facilitare l'impiego delle ligniti del paese; e quindi, se anche i proprietarii delle cave miglioreranno i mezzi di estruzione e di trasporto in modo da poter minorare vieppiù i loro prezzi, la suddetta proporzione sarà per crescere naturalmente, e potrà raggiungere il quinto ed anche il quarto della spesa totale.

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 22 giugno.

Il *Popolo Romano*, nel suo numero di venerdì 18 corrente, coll'articolo intitolato: *La esecuzione della legge sulle ferrovie complementari*, move alcuni appunti al Ministro dei lavori pubblici intorno alla esecuzione della legge predetta, la quale, a giudizio del diario romano, riescirebbe poco degna della qualifica che le venne attribuita di « gloria della tredicesima Legislatura ».

Fa stupore che il *Popolo Romano*, ordinariamente bene informato, sia caduto in non poche inesattezze, che credo valga la pena di rilevare, perchè così sarà dimostrata la insussistenza del giudizio da esso formulato.

Osserva il *Popolo Romano* che gli appalti furono indetti tardi ed in così modeste proporzioni, che sarà gran fortuna se nell'anno corrente si arriverà a spendere dieci milioni sui sessanta promessi dalla legge, mentre al Ministero abbondavano i progetti.

In tale affermazione vi è un errore di fatto. Non sono sessanta, ma sessantadue i milioni assegnati a carico del Governo e da spendersi nel corrente anno pei lavori ferroviarii. Però colla predetta somma devesi dal Ministero provvedere alla continuazione ed al saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, in conto capitale, su ferrovie in esercizio, la cui spesa da farsi nel 1880 è preventivata in L. 32,500,000.

La somma quindi disponibile per le nuove costruzioni autorizzate colla legge 29 luglio 1879 è ridotta a sole L. 29,500,000.

Ammetto tuttavia che, senza essere quel poco che ne dice il *Popolo Romano*, non sarebbe gran cosa se su questa somma si arrivasse a spendere una diecina di milioni; ma non è esatto il dire che al Ministero abbondassero i progetti. Come potevano abbondare, quando la legge, approvata alla fine di luglio 1879, non ebbe, per forza naturale delle cose, principio di esecuzione se non nel settembre successivo? Si è pur dovuto studiare l'ordinamento del nuovo servizio, creare nuovi Ufficii, dare istruzioni: tutte cose che ognuno, il quale abbia appena un po' di pratica di amministrazione, ben sa come richieggano tempo e non breve. E i progetti si improvvisano forse? Come si poteva avere in pronto una quantità di questi progetti con un lavoro di tre mesi, molestato continuamente dal rigore della passata stagione invernale? Si noti poi che i progetti devono essere esaminati dal Consiglio superiore e dal Consiglio di Stato, e che ne devono essere accertati i calcoli: cose tutte che richiedono un certo tempo.

Ma, compiuti, verificati ed approvati i progetti, come si potevano appaltare i lavori coll'esercizio provvisorio prolungato di mese in mese? Era prudenza, saviezza ed anche procedimento di stretto costituzionalismo l'astenersi dall'impegnare il bilancio per tutto l'anno, finchè esso non era per tutto l'anno approvato. E ben si fece a non bandire appalti finchè non fu approvato il bilancio dei lavori pubblici, il che avvenne con la legge del 1° maggio p. p.

Il *Popolo Romano* trova la ragione del fatto anormale da esso enunciato nelle incertezze politiche parlamentari, per le quali il Ministro non avrebbe saputo decidersi a condurre a fine nessuna trattativa finanziaria per procurarsi i mezzi occorrenti a dar vita alle nuove costruzioni.

Io non entrerò a discutere su tal punto; ma osservo che, se i denari non si ha il tempo di spenderli, ciò non può proprio dipendere dall'essere mancato il modo di procurarseli. Ci è in tale raziocinio una contraddizione, la quale non potrebbe spiegarsi se non supponendo che il *Popolo Romano* volesse che dall'onor. Baccarini si liberasse il bilancio dal carico dei 62 milioni con qualche operazione finanziaria. Ma tale critica, quando fosse opportuna, riguarda essa il Ministro dei lavori pubblici?

La spiegazione del ritardo nelle nuove costruzioni non deve ricercarsi che nelle molte difficoltà che naturalmente si sono incontrate, difficoltà le quali non si possono vincere se non col tempo e col lavoro paziente e tenace.

Il bisogno di una operazione finanziaria, almeno per quest'anno, non sussiste; dappoichè il Governo è autorizzato a procurarsi i fondi necessarii, fino al limite fissato dalla legge, con alienazione di rendita.

L'operazione finanziaria si renderà necessaria forse, se colle modificazioni che si dice vogliansi dal Ministero proporre alla nuova legge si allargheranno le facoltà del Potere esecutivo; ma finchè queste modi-

ficazioni non si conoscono, e finchè reggono le disposizioni abbastanza strette della legge 29 luglio 1879, tutta l'operazione finanziaria si intende limitata ad alienazione di rendita per determinate quote annuali.

Io non mi professo ottimista, ma nemmeno sono disposto ad ammettere un pessimismo non giustificato da elementi rigorosi di giudizio. —

Ed ora eccomi alle solite notizie spicciole.

Il giorno 20 del corrente, l'Ingegnere-capo di Trapani, in concorso del R. Sotto-Commissario per l'esercizio delle Strade ferrate, ha proceduto alla visita di ricognizione del tronco Trapani-Castelvetrano, la cui apertura all'esercizio è fissata al 1° luglio prossimo.

A proposito poi della linea Palermo-Trapani, sono in grado di dirvi che il tronco in costruzione di questa linea, in provincia di Palermo, cioè da Partinico all'incontro del confine della provincia di Trapani, potrà essere pronto per l'apertura all'esercizio nell'ottobre prossimo. L'armamento di questo tronco, che ha una lunghezza di chil. 15, venne già iniziato dal lato di Partinico.

Più in arretrato sono i lavori della rimanente parte di linea in costruzione nella provincia di Trapani, dal confine della provincia stessa a Castelvetrano, della lunghezza di chil. 54. Tuttavia i lavori del tronco che si spinge a Calatafimi da una parte (chil. 17), e di quello limitato a Salemi dall'altra (chil. 16), sono abbastanza avanzati, per essere sicuri che la loro apertura all'esercizio potrà susseguire, col solo ritardo di qualche mese, a quella del tronco nella provincia di Palermo.

La sezione più in ritardo della linea è quella da Calatafimi a Salemi (chil. 20), sulla quale, in causa dello studio di una variante, i lavori furono iniziati molto tempo dopo in confronto delle altre sezioni. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 13 al 18 corrente, ha esaminati ed approvati i seguenti progetti:

Progetto definitivo del 2° tronco della ferrovia da Benevento a Campobasso (Strade Ferrate Meridionali);

Progetto di opere di consolidamento a tre trincee del tronco Favarotta-Licata (Ferrovie Calabro-Sicule);

Progetto di consolidamento della trincea di Balataliscia, nel 2° tronco della linea delle Caldare (Ferrovie Calabro-Sicule);

Progetto per costruzione di nuove case cantoniere nel tronco Corigliano-Cariati (Ferrovie Calabro-Sicule);

Progetto per l'impianto di un rifornitore idraulico nella Stazione di Villarosa (Ferrovie Calabro-Sicule);

Progetto pel tronco della ferrovia da Termoli a Campobasso, compreso fra Ururi e Campobasso (Ferrovie Meridionali);

Progetto di difesa e di consolidamento alla frana Castagna sulla ferrovia Foligno-Ancona (Ferrovie Romane);

Progetto del 2°. tronco da Termoli alla salita di Larino, della ferrovia Termoli-Campobasso;

Progetto del 1°. tronco della linea dalla Eboli-Salerno a Castrocucco, da Battipaglia ad Ogliastro (Ferrovia Eboli-Reggio);

Progetto del 1.o tronco di ferrovia dalla Marina di Catanzaro alla Città;

Progetto di appalto del tronco Tivoli-Cantalupo, della ferrovia da Roma a Solmona.

Il Consiglio ha inoltre approvato il progetto di *tramway* a vapore Como-Fino-Saronno e Fino-San Pietro Martire, confermando i voti favorevoli emessi precedentemente: ed ha opinato che possa accogliersi la domanda Muzio per costruire ed esercitare con trazione a vapore un *tramway* da Bergamo ad Orzinovi.

DELTA.

IL MONTE-BIANCO, IL SEMPIONE ED IL GOTTARDO.

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate.*

Ginevra, 20 giugno (*).

Ho ricevuto il numero del *Monitore* del 16 corr., nel quale lessi la lettera del sig. Delta, in cui si loda la mia Memoria comparativa del Sempione e del Monte-Bianco, pure accusandomi d'essere *passionato* e di aver cercato *di demolire l'ing. Gerwig del Gottardo, senza che vi sia di ciò nessuna ragione o spiegazione possibile.*

Io non posso lasciare senza risposta tale asserzione, che dimostra soltanto una cosa: cioè che il sig. Delta non ha mai avuto cognizione del IV° Rapporto della Direzione della Ferrovia del Gottardo (**), nè dell'importante Memoria del sig. Hellwag, successore del sig. Gerwig nella qualità d'Ingegnere in capo della Società della ferrovia del Gottardo sino dal mese di marzo 1875: Memoria che si trova a Torino, Firenze e Roma, presso i libraj fratelli Bocca. (***)

I tracciati imprudenti ed i piani difettosi del primo Ingegnere in capo della Società sono indicati nel suddetto IV Rapporto (pag. 16 e 17), e nella Memoria del signor Helwag (da pag. 2 a pag. 5).

Le osservazioni critiche sugli errori del sig. Gerwig hanno dunque ricevuto una larga pubblicità anteriormente alla mia Memoria.

Pubblicate assai dettagliatamente, quattro anni sono, dal sig. Helwag, furono esse sanzionate dal Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo; e siccome non vi è stato mai contraddetto, così io aveva il pieno diritto di riprodurle per uno scopo di utilità pubblica.

Se io vedessi un uomo esposto ad un pericolo, ne lo avvertirei; e se studii speciali ed importanti costruzioni recentissime, ch'io potei seguire, mi dimostrano che una colossale intrapresa sta per eseguirsi sopra basi pericolose od in massima inaccettabili, sarebbe una viltà, una cattiva azione il non dirlo francamente ed energicamente.

Io ho dimostrato e fatto toccar con mano che tutti gli errori e le imprudenze del sig. Gerwig si ripetono identicamente nei progetti sostenuti dai signori Chardon e de Lépinay in Francia, dal sig. canonico Bérard e dagli ingegneri Chabloz e Corona in Italia.

La maggior parte dei grandi giornali di Europa annunciarono nel 1878 « che la Compagnia del Gottardo

(*) Pubblichiamo assai volentieri, traducendola dal francese, la risposta del prof. Colladon alle osservazioni fatte dal nostro corrispondente di Roma circa l'opuscolo pubblicato dall'illustre scienziato ginevrino, augurando che le sue autorevoli parole valgano a dissipare qualunque malinteso ed a meglio chiarire una questione, che interessa così vivamente l'Italia.

(**) Questi rapporti, in francese, sono comunicati ufficialmente ogni anno ai Governi interessati ed assai diffusi anche tra' libraj (V. *Monitore* N. 28 e seg. del 1876).

(***) Trovasi pure riassunta ed analizzatane i Processi Verbali delle deliberazioni della Commissione federale pubblicati nei nostri N. 5, 6 e 7 del 1877; nei rapporti federali sulla *Situazione e riorganizzazione finanziaria dell'impresa del Gottardo,* riferiti nei nostri N. 26 e 27 del 1876, e 26, 27 e 28 del 1877; nonchè nel V° Rapporto annuale inserito nei nostri N. 29 e seg. del 1877. LA REDAZ.

era minacciata da un fallimento, poichè le perizie presunte dal sig. Gerwig sarebbero state oltrepassate da 100 e più milioni ».

La Memoria del sig. Helwag spiega benissimo le cause di questo enorme *deficit*. Egli dice alla pag. 5: « che, sin dal principio della esecuzione nelle alte vallate, sorsero dei serii dubbii sulla possibilità di eseguire *i lavori delle rampe d'accesso a pendenza continua;* che la massicciata a doppio binario, elevandosi frequentemente a 100 m. e più sopra il fondo della vallata, *le dimensioni di questi lavori sarebbero divenute talora assolutamente mostruose;* che il costo di questa massicciata a doppio binario così sospesa sarebbe talmente eccessivo, che non vi sarebbe più alcuna differenza di prezzo tra i sotterranei ed i tratti a cielo scoperto; che la ferrovia così costruita, con un dispendio inaudito di forza e di denaro, non sarebbe nemmeno immune dai pericoli inerenti a codesta situazione, e non offrirebbe alcuna garanzia per un traffico non interrotto; e che finalmente era necessario di mutare interamente il tracciato della linea ed i principii adottati dal sig. Gerwig ».

Di fronte a così numerosi e severi appunti pubblicati dall'Ingegnere in capo, e che furono riconosciuti esatti da ingegneri competentissimi delegati dai paesi interessati, che cosa rimane dell'accusa troppo leggermente lanciata contro di me dal sig. Delta?

Nulla è più contrario al mio carattere che la malevolenza verso qualsiasi de' miei colleghi. Ma vi sono pure dei doveri ai quali un ingegnere d'onore non può sottrarsi, allorchè soprattutto si tratta d'imprese di utilità pubblica, così colossali pel loro costo e per le loro difficoltà. Egli ha il dovere di dire la verità nelle questioni di sua pertinenza, basandosi sopra fatti precisi e su risultati ben constatati.

Questo dovere io l'ho adempiuto con tutta lealtà e senz'alcuna passione; e mantengo come esatti tutti i fatti principali sui quali mi sono basato per affermare che i progetti dei signori de Lépinay e Chabloz, pubblicati e commentati dai signori Chardon e Bérard, riproducendo identicamente i primi sistemi di tracciato ed i primi piani di esecuzione proposti al Gottardo dal sig. Gerwig, cagionerebbero dei disastri finanziarii come quelli ch'ebbero quasi a condurre la Società del Gottardo al fallimento.

Io mantengo inoltre il fatto, che la linea del Sempione riunisce le condizioni più desiderabili per la grande strada internazionale desiderata tra la Francia e l'Italia, e cioè:

Posizione intermedia centrale tra il Moncenisio ed il Gottardo;

Comunicazioni varie e dirette colla Francia, col Belgio e coll'Inghilterra, da un lato: coll'Italia e coll'Oriente dall'altro;

Finalmente e soprattutto, un tunnel col tracciato più basso della intera catena delle Alpi, e linee di accesso incomparabilmente superiori a quelle di tutte le altre linee rivali.

Aggradite, sig. Direttore, ecc.

D. Colladon.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

Dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia vennero, sabato scorso, approvate e trasmesse all'Ufficio di riscontro presso la Corte dei conti, le proposte per promozioni, aumenti di stipendio e gratificazioni al personale dei Servizii dipendenti dalla Direzione dell'esercizio, colla decorrenza dal 1° gennaio 1880.

Nella prossima seduta del detto Consiglio sarà pure provveduto per gli altri Servizii, cioè Ragioneria, Cassa centrale e Consulenza legale.

Come abbiamo preannunciato, nei giorni 16 e 17 corr. ebbero luogo in Torino le conferenze dei Capi dei principali Servizii delle Ferrovie dell'Alta Italia, nelle quali si tracciarono le norme che dovranno regolare il servizio speciale economico, che si attiverà nel prossimo autunno sulle linee Torino-Chieri, Santhià-Biella, Monza-Lecco, Genova-Nervi e Venezia-Treviso.

Ci riserviamo di dare in proposito tutti quei ragguagli che possono interessare il pubblico, appena le proposte dei conferenti abbiano riportato la superiore approvazione.

Malgrado vengano spinti con tutta alacrità i lavori per togliere l'interruzione della linea Genova-Pisa tra Sori e Recco, si prevede ch'essi non potranno essere ultimati prima di 10 o 12 giorni, a causa delle condizioni eccezionali del sito e delle somme difficoltà che s'incontrano nell'esecuzione dei provvedimenti atti a rimettere il manufatto nel seno Bontempo in pieno stato di sicurezza.

Frattanto, a facilitare le operazioni di trasbordo, venne attivato un Ufficio telegrafico provvisorio al casello 19, intermedio alle due Stazioni di Recco e di Sori; e così pure per dare sfogo agl'ingenti trasporti di merci a piccola velocità, vennero stabiliti nuovi treni facoltativi tra Pistoia e Bologna e tra Pisa, Lucca, Firenze e Pistoia.

Recentemente si tenne in Firenze una conferenza tra i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie italiane e il Direttore della Società di navigazione I. V. Florio e C., per la istituzione di un servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, mentre approva pienamente l'iniziativa presa e le basi che in quella conferenza si sarebbero poste, raccomanda che sieno con alacrità continuate le pratiche pel detto servizio; il quale avrebbe per effetto di attirare in più larga misura sulle linee ferroviarie e marittime italiane, i traffici del Levante coi paesi del Nord.

Le tre principali nostre Amministrazioni ferroviarie hanno chiesto al Ministero che, fino a quando non sia stato approvato il nuovo regolamento concertato nelle conferenze tenutesi in Roma per lo scambio dei biglietti di viaggio fra le Amministrazioni medesime, valgano le norme stabilite a tale riguardo colla Convenzione del 24 ottobre 1878, la quale dovrebbe scadere col 30 del corrente mese.

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato l'orario proposto dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, coordinato coll'apertura all'esercizio dei nuovi tronchi di dette Ferrovie, la quale deve aver luogo il 1° luglio prossimo.

Questi tronchi sono da Oristano a Paulilatino (chil. 29.22), Paulilatino-Macomer (chil 30.27), Macomer-Giave (chil. 32.71), della linea Cagliari-Sassari; e Ozieri-Oschiri (chil. 17.19), della linea Cagliari-Terranova.

Per tale inaugurazione vennero già diramati parecchi inviti, nei quali fummo noi pure gentilmente compresi.

Ci scrivono da Caltanissetta che quella Direzione tecnica delle ferrovie sta studiando il progetto di un tronco di ferrovia economica a scartamento ordinario, con pendenze al 50 per mille e raggi di 150 metri, del quale proporrebbe l'adozione provvisoria per la parte dell'ultimo tronco della linea Catania-Licata, corrispondente alla galleria del Fucile. La perforazione di questa galleria presenta gravissime difficoltà, e richiederà ancora non poco tempo prima che possa essere compiuta; e si è appunto per ovviare al danno che risente il commercio dal ritardo nell'apertura all'esercizio di quest'ultimo tronco della linea, che s'intraprese lo studio del progetto in discorso, il quale, una volta approvato, potrà essere eseguito in brevissimo tempo.

In seguito all'allacciamento a Camnago della ferrovia Milano-Erba con quella Milano-Monza-Como, di cui abbiamo fatto cenno nel precedente numero, il Ministero ha autorizzato la fermata a Camnago dei treni diretti 59 e 40 fra Milano e Como.

Pel giorno 3 luglio p. v., l'Amministrazione dell'Alta Italia ha indetta una gara per la fornitura di 11,000 tonn. di carbone grosso inglese, destinato al porto di Savona; e di 15,000 tonn. di carbone pure grosso inglese, destinato al porto di Venezia. La presentazione delle schede è fissata al 1° luglio.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, oltre il disbrigo d'alcuni affari d'interna amministrazione, nella sua seduta del 17 corr., prendeva le seguenti deliberazioni:

1° Approvò la vendita di un piccolo appezzamento di terreno presso Signa, riconosciuto esuberante ai bisogni dell'esercizio;

2° Approvò alcuni lavori d'importanza secondaria per la spesa di L. 3,757.41;

3° Approvò il riordinamento del piazzale della Stazione di Foligno per la spesa di L. 3,179.86;

4° Approvò la sistemazione del piazzale esterno e l'armamento dei binarii pei capannoni di montaggio alle Officine di Porta al Prato, con una spesa di L. 26,101.57;

5° Approvò alcuni restauri alla galleria della Rossa (linea Foligno-Ancona), per la spesa di L. 7,704.40;

6° Aggiudicò la fornitura delle grosse ferramenta per 200 vagoni come appresso, cioè: n. 800 ruote con cerchioni montate su sale alla Casa Phoenix di Laar; n. 1000 molle a balestra ed a spirale alla Casa Bochumer Verein;

7° Approvò l'aumento d'una camiciola ai guardiani e cantonieri, che prestano servizio nella 3.a e 4.a zona di malaria;

8° Finalmente approvò l'acquisto di varii materiali occorrenti all'esercizio, cioè: ghiaia, verghe e lamiere di ferro, tubi di rame e di ottone, acciaio da molle e stagno in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria ed esercizio provvisorio dell'A. I. — Nella seduta del 16 corr. alla Camera dei deputati si discusse il disegno di legge per la proroga della inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate e per l'esercizio della rete dell'Alta Italia, che abbiamo già riferito.

Cavalletto ricordò al Ministro di includere fra gli Amministratori delle strade ferrate un uffiziale dell'esercito.

Baccarini rispose che il Consiglio di amministrazione si occupa solo della parte amministrativa, e quindi la presenza di un uffiziale in quel Consiglio può essere poco e punto proficua.

Minghetti crede che, per restare nelle corrette pratiche costituzionali, convenga dire espressamente che la Camera conferma nel loro ufficio tutti i deputati che fanno parte della Commissione d'inchiesta attuale.

Picardi crede anch'egli conveniente confermare nel loro mandato tutti gli antichi membri della Giunta.

Sella osserva che una Commissione d'inchiesta, una volta nominata, dovrebbe continuare nella sua missione fino a che non l'abbia recata a termine, e senza seguire le vicende delle Sessioni parlamentari.

Sanguinetti, relatore, nota ch'era nell'intenzione della Giunta di proporre la conferma soltanto dei membri che appartengono alla Camera. Tale conferma poi potrà farsi o dalla Camera direttamente, o dal Presidente.

Minghetti propone che tale riconferma sia fatta direttamente dal Presidente.

Baccarini crede che, per regolarità, la nomina dei membri debba farsi dalla Camera, come prescrive la legge: essa potrebbe decidere di riconfermare i membri uscenti dalla Commissione.

Prega la Camera di riconfermarli, perchè è evidente che nomine nuove ritarderebbero il lavoro della Commissione.

Picardi presenta un ordine del giorno, con cui la Camera riconferma a Commissarii dell'inchiesta gli onorevoli Bertolè-Viale, Genala, La Cava, La Porta, Monzani e Ranco.

Messo ai voti, è approvato.

Compans domanda perchè la legge sulla insequestrabilità delle pensioni e degli stipendii non sia estesa anche agli impiegati ferroviarii.

Baccarini studierà la questione, e procurerà di appagare il desiderio espresso dall'on. Compans.

Morana domanda al Ministro se le conclusioni della Commissione d'inchiesta saranno favorevoli all'esercizio privato: è disposto o no il Ministro ad abbreviare il termine dell'esercizio governativo stabilito con questa legge?

Baccarini crede che un anno basterà appena per risolvere la grave questione sull'esercizio governativo o privato; tuttavia egli sarà ben lieto se tale questione potrà essere risoluta in più breve tempo.

Morana prende atto di tale dichiarazione.

Di Sambuy chiede quando sarà attuato il nuovo organico degli impiegati ferroviarii.

Baccarini dice che gli organici sono stati approvati, e saranno in breve attuati, con retroattività al primo gennaio 1880.

Si approvano quindi i due articoli del disegno di legge, che allo scrutinio segreto ottiene voti favorevoli 223, contrarii 13.

Questo disegno di legge venne subito dopo presentato all'approvazione del Senato.

Convenzione per le Stazioni internazionali tra l'Italia e la Francia. — Gli Ufficii della Camera dei deputati hanno eletto a commissarii per l'approvazione della Convenzione per le Stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia, gli onorevoli: Guiccioli, Di San Donato, Maurigi, Trompeo, Biancheri, Colombini, Cocconi, Baratieri e Sani.

La Giunta si è poi così costituita: presidente Trompeo, segretario Cocconi, relatore Maurigi. E questi ha già presentato alla Camera la sua relazione.

Ferrovia Aquila-Rieti. — Nella seduta del 15 corr. alla Camera dei deputati ebbe luogo un'interrogazione dell'onorevole Colaianni al Ministro dei lavori pubblici, relativa alla costruzione della ferrovia Aquila-Rieti.

Collaianni dice che la Società delle ferrovie Meridionali si è mostrata sempre riottosa ad eseguire i suoi obblighi relativamente alla linea Aquila-Rieti; ma con la legge della costruzioni ferroviarie pareva che dovesse venirsi nella determinazione di far qualche cosa di pratico. Ma una nuova difficoltà è sorta: si vorrebbe ora adottare un nuovo tracciato per ragioni di economia (per Rocca del Corno). Il tracciato primitivo però (per le Valli del Velino e dell'Aferno) ha ragioni supreme per la costruzione, in rapporto alle regioni che deve attraversare.

Domanda perciò al Ministro quali sieno i suoi intendimenti.

Baccarini conferma che la Società delle Meridionali ha l'obbligo della costruzione di quella linea. Ora il Governo ha fatto quanto doveva perchè quest'obbligo avesse effetto, e la Società è disposta a cominciare il lavori.

Rispetto alla scelta del tracciato, il Governo ha una indicazione sommaria, ma di grave importanza, nella legge ferroviaria.

Nella tabella unita alla legge, si hanno due termini precisi: la lunghezza e la spesa. Riguardo al tracciato, si stabilirono soltanto i due estremi. Al primitivo progetto però ne fu sostituito un secondo, più breve e di minore spesa. Questo è motivo gravissimo di preferenza, quantunque il Ministro riconosca i vantaggi che avrebbe l'altra linea.

Si riserva perciò di risolvere la questione, appena che abbia ricevuto un rapporto di persone tecniche, che intende di mandare sopra il luogo, d'accordo col Ministro della guerra, essendo quella linea di grande importanza per la difesa dello Stato.

Colaianni ringrazia, e raccomanda che la Commissione sia composta di uomini perfettamente indipendenti. Prende atto delle promesse del Ministro.

Ferrovie Meridionali. — Il 10 corr. ebbe luogo in Firenze l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società di queste ferrovie. Riservandoci di pubblicare come al solito, nei prossimi numeri, il testo della Relazione del Consiglio d'amministrazione, riferiamo intanto le deliberazioni dell'Assemblea:

Risultarono depositate Azioni 58,417 con diritto a voti 931.

Si constatarono intervenuti azionisti N°. 64, rappresentanti Azioni N°. 56,333 con diritto a voti 460.

Risultarono approvati all'unanimità le modificazioni proposte al Regolamento della Cassa Pensioni vigente per gli impiegati ed agenti della Rete Meridionale.

Vennero rieletti gli otto Consiglieri uscenti di carica, e cioè i signori:

Conte Pietro Bastogi — Comm. Domenico Balduino — Comm. Antonio Allievi — Cav. Pietro Brambilla — Comm. Avv. Tito Orsini — Comm. Giacomo Lacaita — Marchese Corrado Lancia di Brolo — Barone Vincenzo Ricasoli — i quali vennero per conseguenza proclamati Amministratori.

Furono confermati Revisori del bilancio i signori:

Comm. Carlo Peri. — Comm. Angelo Vegni — Cav. Ulisse Cantagalli;

e supplenti i signori:

Cav. Lorenzo Luchi — Alessandro Borgheri.

Ferrovia Teramo-Giulianova — Alle ore 10 ant. di giovedì 8 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Teramo-Giulianova, in provincia di Teramo, compreso fra la Stazione di Giulianova e l'ettometro 87, della lunghezza di metri 8,750 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati pelle Stazioni, i caselli di guardia, l'inghiaiamento, e la fornitura e posizione in opera dell'armamento) per la presunta somma di L. 170,286.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 12 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Teramo, pel deposito interinale di lire 8500 in numerario od in rendita D. P.; e la cauzione definitiva è fissata in L. 17,000 come sopra.

— Nello stesso giorno avrà luogo come sopra l'incanto per l'appalto del tronco della detta ferrovia Teramo-Giulianova, compreso fra l'ettometro 87 ed il Rivo Ripatone, della lunhhezza di m. 5141.79 (esclusi come sopra), per la presunta somma di L. 180,902.

I lavori dovranno esser compiuti entro 16 mesi dalla consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire la ricevuta come sopra pel deposito interinale di L. 10,700 in numerario o rendita D. P.; e la cauzione definitiva è fissata in L. 21,500 come sopra.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia quanto segue:

Le attuali tariffe Italo-Germaniche, che coll'avviso del 21 marzo c. a. venivano prorogate fino a nuova disposizione, saranno mantenute in vigore fino a tutto settembre prossimo, ma solo in quanto al Servizio diretto colle ferrovie: Bavaresi, del Würtemberg, Palatinato, Baden, Sassoni e Boeme.

In quanto al servizio diretto (od anche di transito) colle altre ferrovie che dipendono dal Governo prussiano, le predette attuali tariffe rimarranno soppresse col 30 corrente mese, tranne che abbiansi nel frattempo comunicazioni in contrario, le quali in tal caso verranno immediatamente notificate al pubblico.

Ferrovia Novara-Varallo. — Il *Corriere di Novara* assicura che la Commissione d'ingegneri inviata dal Governo per la scelta del tracciato definitivo di questa ferrovia ha posto termine allo studio del primo tronco, della lunghezza di circa 18 chilometri, da Novara a Fara.

Ferrovia Como-Lecco. — Domenica, 6 corr., ebbe luogo in Erba l'adunanza dei rappresentanti dei varii Comuni interessati nella costruzione della linea ferroviaria Como-Lecco.

L'ing. Frigerio Giulio informò l'adunanza dei varii progetti per la costruzione di detta linea, esponendo, nei particolari di tracciato, percorrenza e spesa, quello dell'ingegnere Pensa, redatto dietro incarico della Deputazione provinciale.

L'avv. Tassani riferì sul progetto Arpesani-Gavazzi e su quello Bernoglio-Bigatti, nonchè su quello Pensa, che presenta la via più facile, meno dispendiosa e più vantaggiosa pei paesi posti a settentrione della strada provinciale Como-Erba-Incino.

Il signor ing. Orsenigo Luigi fece l'esposizione di un quarto progetto, da lui compilato coll'ing. Benussi.

In seguita a ciò, l'adunanza, ritenuto che la linea ferroviaria Como-Lecco deve al percorso il più breve ed alla minore spesa congiungere l'utilità ai centri industriali di Tavernerio, Cassano Albese, Albese, Vill'Albese, Parravicino, Buccinigo, Erba, Ponte Lambro, Caslino, Canzo, nonchè della Valassina, deliberò il seguente ordine del giorno:

« Affermando la necessità che il percorso della linea ferioviaria Como-Lecco dalla Stazione di Camerlata-Albate, ove si distacca dalla linea Milano-Como, debba fino ad Incino accostarsi il più che sia possibile al tracciato della

strada provinciale Como-Erba, fa voti perchè l'opera sia al più presto attuata ».

Tramway Lodi-Crema-Soncino. — Scrivono da Lodi, 17, alla *Riforma*, che il 24 del corrente mese avrà luogo l'inaugurazione di questo nuovo *tramway*, a trazione meccanica anch'esso, come quello di Lodi-Bergamo.

Questa nuova linea, che è stata costruita da una Società inglese (The Tramway and general Works Company Limited), misura una lunghezza di 34 chilometri, e si calcola che non abbia costato meno di 500,000 lire, cioè presso a poco L. 15,000 ogni chilometro. I lavori principali, che si dovettero eseguire impiegandovi ingenti somme e vincendo grandi difficoltà, sono la Stazione di Lodi, un ponte in ferro su un canale che scorre lungo il pubblico passeggio tra la Stazione e la città, la salita di Serravalle da S. Giacomo all'Ospedale, e la Stazione di Soncino.

La Stazione di Lodi costò in cifre rotonde la bella somma di L. 200,000.

Essa si trova a poca distanza dalla Stazione della ferrovia Lodi-Milano, alla quale è unita per mezzo di un binario, che farà capo allo Scalo merci; è ampia, ed è generalmente ammirata per la bellissima sua tettoia. Questa è lunga 56 metri e larga 36, è sorretta da eleganti colonne di ghisa, è alta e ben ventilata, e serve di riparo a tutto il materiale destinato ai viaggiatori ed al servizio merci, materiale che può agevolmente farsi manovrare al coperto, per mezzo di sei binarii ed altrettante piattaforme convenientemente disposte.

Accanto a questa bellissima tettoia fu costruito, all'altezza di 12 metri, un serbatoio d'acqua, della capacità di 70 metri cubi, il quale viene alimentato da una pompa messa in moto da una piccola macchina a vapore.

Il ponte in ferro costò 30 mila lire, è robusto ed elegante; e, mentre tornerà di grande utilità ai cittadini, serve nello stesso tempo di abbellimento alla passeggiata.

La salita di Serravalle misura una lunghezza di più di 400 metri, e presenta una pendenza del 4 per cento. Qui si fu dove l'Impresa incontrò maggiori difficoltà. Si trattava di vincere una pendenza così ripida, senza potersi distendere per mezzo di curve, e dovendo per giunta lasciare inalterati certi passaggi a livello, che un po' non si potevano e un po' non si volevano modificare. Si dovettero fare, disfare e rifare i lavori già fatti; ma oggi tutto è in ordine e pronto, e tra pochi giorni questa cittadinanza saluterà festante la vaporiera, che, attraversando la città, si spingerà fino a Crema ed a Soncino, dove sorge pure una bella Stazione, che costò una cinquantina di mila lire.

Della direzione e dell'esecuzione di questi lavori devesi dar merito all'ingegnere Alessandro Smith, mandato appositamente da Londra, del quale non so se sia maggiormente da lodarsi o l'intelligenza o l'attivissima operosità. Noi l'abbiamo visto spesse volte disimpegnare le funzioni di ingegnere, di meccanico e di operaio al tempo stesso. Siffatti uomini sono per un'Impresa un vero tesoro. Ci si dice che egli stia per recarsi a costruire un altro *tramway* da Verona a San Bonifacio; e noi non possiamo che accompagnarlo coi più ferventi voti di felicità e di salute, come siamo lieti di augurare all'Impresa del *tramway* Lodi-Crema-Soncino ottimi affari.

Tramway Milano-Vimercate. — Le opere di costruzione si possono dire compiute. Giovedì avrà luogo il collaudo da parte dell'Ufficio tecnico provinciale, e la ispezione da parte del Commissario delle Ferrovie e del Genio Civile. L'inaugurazione avrà luogo subito dopo, e la linea sarà messa in esercizio il 30 corr.

Tramway Vicenza-Valdagno — Leggiamo nel *Giornale della Prov. di Vicenza* del 22:

Ieri fu fatta una prima prova con la sola macchina. Questa percorse, da Vicenza, circa 24 chilometri.

Si trovò in generale che vi sono diverse curve da addolcire.

Notizie Ferroviarie Estere

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di maggio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 19,800 (nel mese corrispondente del 1879 14,145), introito fr. 22,700 (fr. 16,765.55); merce trasportata tonn. 6035 (tonn. 2680), introito fr. 21,600 (fr. 11,381.92). Introito complessivo fr. 44,300 (fr. 28,147.47), ossia fr. 1,080.49 (fr. 686.52) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 16,000 (1879: 12,681), introito fr. 14,200 (fr. 10,433.20); merce trasportata tonn. 2015 (tonn. 1278), introito fr. 5600 (fr. 3523.25). Introito complessivo fr. 19,800 (fr. 13,956.45), ossia fr. 761.54 (fr. 536.79) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 35,800 (1879: 26,826), introito fr. 36,900 (fr. 27,198.75); merce trasportata tonn. 8050 (tonn. 3958), introito fr. 27,200 (fr. 14,905.17). Introito complessivo fr. 64,100 (fr. 42,103.92), ossia fr. 956.72 (fr. 628.42) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — Venne distribuito alla Camera dei deputati il rapporto fatto, a nome della Commissione della terza rete sulle tariffe ferroviarie, dal deputato R. Waddington.

Questo rapporto conchiude domandando le seguenti riforme:

1° Miglioramento delle condizioni di trasporto dei viaggiatori, e specialmente di quelli di 3.a classe;

2° Revisione delle tariffe per la grande velocità, in quanto riguarda le messaggerie ed i trasporti di valori;

3° Classificazione uniforme delle merci per tutta la rete francese;

4° Fissazione di una tariffa generale sopra basi identiche per tutto il territorio; divisione di questa tariffa in serie, le prime delle quali sarebbero calcolate secondo una tassa chilometrica uniforme e proporzionale alla distanza, e le altre dietro tasse chilometriche a basi decrescenti, secondo la distanza percorsa;

5° Riduzione dei prezzi della tariffa generale pei trasporti a vagone completo;

6° Adozione della via più breve, senza distinzione di rete pel calcolo delle distanze;

7° Revisione, per parte dello Stato, delle tariffe speciali di ogni natura, attualmente in vigore, e riduzione del numero di queste tariffe;

8° Soppressione, nelle tariffe speciali mantenute, della clausola, per la quale lo speditore è obbligato a reclamare l'applicazione della tariffa con cui deve essere trasportata la sua merce;

9° Inserzione nella lettera di vettura o ricevuta di una clausola di ritenuta, nel caso in cui i termini di resa, stabiliti dalla Compagnia speditrice, fossero oltrepassati.

Ferrovia dell'Arlberg. — Scrivono da Sant'Anton (Tirolo), al *Tempo* di Venezia:

Il 14 giugno, alle 10 1\[2 ant., fu cacciato nel fianco dell'Arlberg, dalla parte di Sant'Anton, il primo colpo di piccone dall'ing. Wagner, rappresentante del Governo austriaco. Dopo questo primo, han dato i loro colpi gli ingegneri governativi qui residenti e gli ottimati del villaggio. Vennero poi i colpi serii dati dagli operaj.

Mi domanderete come avvenga che si incominci a lavorare, mentre il lavoro del tunnel sarà posto all'asta nel prossimo mese di settembre.

Ecco. Non si principia il tunnel, ma si principiano le due gallerie a sezione ristretta *a b*, che poi faciliteranno il lavoro del tunnel, ed oltracciò renderanno più breve il tratto che in settembre sarà posto all'asta.

Oltre a lavorare alle due imboccature della galleria, si eseguiranno tutti i *cosidetti lavori d'installamento*, cioè: conduttore di acqua, caserme per operaj, case per Ufficii, locali per le macchine, ospedali, officine, polveriere, cimitero con cella mortuaria, ecc., ecc. Sicchè in settembre saranno eretti tutti gli edificii, installate e pronte tutte le

macchine; e con le gallerie si sarà addentrati nell'interno della montagna quanto basta, perchè la rigida temperatura esterna non impedisca, nè inceppi il lavoro.

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Monaco, 14, alla *Perseveranza:*

La ferrovia strategica, che unisce la fortezza di Metz, cioè la linea Leinweg-Eschwege, a Berlino, fu consegnata in tutto silenzio all'esercizio, essendo ultimata. L'Impero ora possiede due linee che uniscono la fortezza di Metz a Berlino, cioè la linea or ora terminata Berlino-Wezlar-Metz, che misura 810 chilometri, e la linea Berlino-Francoforte-Saarbrucken-Metz, che misura 823 chilometri. Siccome la nuova linea tocca solo le città di Treviri, Coblenza e Nordhausen, così questa ferrovia servirà esclusivamente pei militari, e sarà certo passiva all'Impero; ma avrà per esso una grandissima importanza in caso di guerra colla Francia, perchè in pochissimi giorni potrà trasportare tutte le truppe e il materiale da guerra ai confini colla maggiore facilità possibile, essendo ambedue le linee costruite a doppio binario.

— Una nuova disgrazia successe sulle ferrovie prussiane. La Società *Magontia*, di Magonza, composta di 300 soci, fece un'escursione a Heidelberg con treno separato; e nel ritorno, tutti allegri, cantando e suonando, avevano di già passato Mannheim, quando, alla Stazione di Lampertheim, alle 9 pom., avvenne uno scontro col treno postale che proveniva da Francoforte, restando più o meno ferite 30 persone. Si deve alla perspicacia del macchinista del treno proveniente da Francoforte, il quale col suo sangue freddo seppe a tempo moderare il vapore, se lo scontro non ebbe conseguenze più deplorevoli. I feriti dovettero aspettare 5 ore e 1[2 prima che giungesse sul luogo della disgrazia un treno da Magonza a raccoglierli, e solo alle 4 del mattino arrivarono in quella città.

Ferrovie serbe. — La questione delle Ferrovie Serbe è stata definita, come abbiamo annunciato nel nostro numero del 9 corrente, dal punto di vista politico. La Commissione internazionale, si è già veduto, giunse ad un accordo sopra tutti i punti. Però, per quanto riguarda l'esecuzione pratica, le cose sono ancora lontane da un definitivo risultato. In presenza delle esigenze del Governo ungherese, che patrocina sempre la sua linea diretta Pest-Semlino, la Compagnia delle Austriache ha rinunziato a farsi avanti per ottenere una concessione, dalla quale, e per la sua posizione geografica e per la sua situazione finanziaria, poteva tirare un grande partito. D'altra parte, gli sforzi del Governo ungherese per trovare un concessionario della sua linea Pest-Semlino rimasero senza risultato.

Pel momento, la costruzione della linea progettata traverso la Serbia parrebbe compromessa. Si parla, è vero, di offerte inglesi; ma rimane prima da regolare la questione delle garanzie, ed il credito della Serbia non presenta, a tal riguardo, che un pegno insufficiente; e quindi tratterebbesi di raccordarsi alle Ferrovie austro-ungariche; ma il raccordamento non è possibile se non a condizione che una linea, che parta sia da Pest, sia da Kikinda, vada a terminare a Semlino.

La Compagnia delle Austriache tenderebbe a raccordarsi con la grande linea turca che finisce a Costantinopoli, non più traverso la Serbia, ma per la Bulgaria e la Rumania, mediante una diramazione sulla linea d'Orsova, andando a Sofia per Viddino. Fra questo tracciato e quello per la Serbia non vi sarebbe, d'altronde, come distanza, che una differenza poco sensibile.

Disastro in Inghilterra. — Un altro disastro, simile a quello del Tay, ma fortunatamente in proporzioni più limitate, avvenne nella notte dal giovedì al venerdì sulla linea dell'Hereford, Hay and Brecon railway, che appartiene alla Midland Company, in Inghilterra.

Un treno-merci traversava il fiume Wye, quando il ponte crollò. Il treno precipitò nell'acqua. Il macchinista rimase morto sul colpo, ed il fuochista mortalmente ferito.

Il ponte componevasi di tre archi. La Wye era considerevolmente grossa, in seguito alle continue pioggie, e questa credesi sia stata la causa del disastro. Alcuni momenti prima del passaggio del treno-merci, un treno passeggeri, con due macchine e 24 vagoni, aveva transitato il ponte.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Nei giornali di Londra del 14 corrente troviamo il resoconto di un giudizio dato da quella Corte di appello nella causa della Società delle Strade ferrate Tunisine.

Questa Società si era appellata dal giudicato dalla Corte di Cancelleria, di cui abbiamo già informato i lettori.

Risulta ora dal suddetto resoconto, che il sig. Hodges, l'incaricato medesimo che era stato spedito a Roma con procura per vendere alla Società Rubattino la linea Tunisi-Goletta, è egli stesso il segretario e liquidatore della Società tunisina.

Risulta pure che vi era un contratto distinto, nel quale chiaramente s'impegnava la Società Tunisina a non trattare con altre persone, finchè fossero pendenti i negoziati col comm. Rubattino.

In questa seduta del 12, i procuratori della Società Rubattino rinnovarono l'offerta da pagare al momento lire sterline 10,000, e di presentare la garanzia di un banchiere di Londra per altre 96,000 sterline.

I Giudici ricusarono di alterare la decisione del Vice-Cancelliere Malins, il quale, secondo loro, era venuto ad una conclusione perfettamente giusta. Avuto riguardo a ciò ch'era più proficuo agli azionisti ed a tutte le circostanze della causa, — al grave dubbio se in tali circostanze si dovesse eseguire il contratto colla Società Francese, — al fatto dei negoziati precedenti colla Società Italiana, — alla prospettiva di una lite assai grave, che quest'ultima Società intenterebbe nel caso in cui si confermasse il contratto colla Francese; — e tenuto conto pure che la Società Italiana era pronta a fare un deposito e dar garanzia per tutto il denaro della compra, denaro che sorpassa quello offerto dalla Francese, — i Giudici non potevano differire dalla conclusione fatta dal Vice-Cancelliere suddetto.

La sentenza fu redatta nei seguenti termini:

« La Compagnia Rubattino impegnandosi a pagare lire sterline 10,000 prima di lunedì 14 giugno, di dare prima del successivo martedì garanzie (accettabili dalla Corte) per il saldo della somma d'acquisto, di assumere un contratto negli stessi termini di quello passato colla Compagnia Francese con un aumento di Lst. 1000, e infine di accettare il titolo della Compagnia tunisina, è mantenuto il rifiuto del sig. Vice-Cancelliere Malius ad approvare il contratto colla Compagnia francese ».

— La Corte d'Appello di Londra, nella seduta del 18 corrente, pronunziò un nuovo giudizio sulla causa della Società Rubattino contro la Società Tunisina.

Si trattava in questa seduta della garanzia proposta pel pagamento della somma offerta.

Il procuratore signor Higgins dichiarò che la Società Rubattino proponeva di dare la garanzia dei banchieri Heath e C. per lire sterline 96,000, poichè Lst. 10,000 erano già state depositate presso la Corte. La Società era pronta a dare questa garanzia, se il liquidatore, non più tardi del giorno 21, significasse la sua accettazione del contratto di compera.

Il procuratore signor Glasse, per parte del liquidatore, rispose: Noi siamo già sotto condizione di non conchiudere alcun contratto senza il consenso della Corte. Non possiamo impegnarci a dare alcuna garanzia alla Società Rubattino che noi l'accettiamo come compratice.

Il Lord Giudice James annunziò che la Corte non poteva alterare le condizioni già dalla medesima stabilite.

Signor Higgins: Benissimo. Noi diamo la garanzia che se si concluderà il contratto per Lst. 106,000, uno dei membri della Ditta garantirà il pagamento delle Lst. 96,000 alla conclusione del contratto, se e quando verrà stipulato.

Lord Giudice Cotton (al procuratore Glasse): Vi offrono un contratto alle condizioni del contratto francese e per Lst. 106,000. Pagano in Corte Lst. 10,000, ed il signor Heath garantisce il pagamento delle rimanenti Lst. 96 mila alla conclusione del contratto. —

Quest'impegno venne firmato dal signor Heath, rimanendo fissato il tempo utile per il giorno 25 corrente.

Ferrovia Trans-sahariana. — Il *Journal Officiel* ha pubblicato una relazione, diretta al Presidente della Repubblica francese dal Ministro dei lavori pubblici sui lavori delle Missioni incaricate dello studio delle questioni relative all'allacciamento ferroviario dell'Algeria e del Senegal coll'interno del Sudan.

Quattro Missioni sono state organizzate. Il capo della prima, signor Soleillet, partito da San Luigi (Senegal) il 16 febbraio 1880, fu assalito il 20 marzo ed obbligato a tornare a San Luigi.

Le altre tre Missioni hanno ottenuto importanti risultati. Quelle dei signori Choisy e Flatters descrivono, a partire da Biskra, una via assai facile, quasi senza dune, sufficientemente provvista d'acqua, non richiedente lavori d'arte, ed avente un dolce declivio sopra mille chilometri circa.

Quanto alla Missione del signor Pouyanne, ingegnere in capo delle miniere, tutti i dati che egli ha riunito dimostrano già « la facilità e l'utilità di una ferrovia almeno fino al fondo del Thouat e forse più lungi ancora ».

I risultati ottenuti furono già sottoposti alla Commissione superiore.

— Leggiamo poi nel *Temps*, del 16:

La Commissione superiore Trans-sahariana s'è unita stamane nel Ministaro dei lavori pubblici, per la prima volta in quest'anno, allo scopo di udire gli esploratori, che sono ritornati dalle Missioni ch'erano state a loro affidate.

Il signor Varroy, che presiedeva, ha aperto la seduta col ricordare le risoluzioni adottate lo scorso anno dalla Commissione. Gli ingegneri dei ponti e strade d'Algeria erano stati incaricati di spingere sino ai confini del Tell gli studii delle linee, che potessero servire di punto di partenza a quella trans-sahariana. Quattro spedizioni erano state organizzate nel Sahara, sotto la direzione dei signori Pouyanne, Choisy, Flatters e Soleillet. Questi ultimi tre erano presenti, e furono intesi uno dopo l'altro.

Il sig. Varroy ha constatato che i crediti aperti dalle Camere sono stati superati di 20,000 franchi. Egli si propone di chiedere ad esse un nuovo credito di 600,000 franchi.

Dietro l'osservazione che i signori Soleillet e Flatters avevano bisogno di ripartire subito per approfittare della stagione favorevole, il Ministro ha pregato la Commissione di affrettare i suoi lavori, allo scopo di porlo in istato di fare le sue proposte al Parlamento il più presto possibile. Venne deciso che le Sotto Commissioni presenterebbero queste proposte prima di mercoledì prossimo, giorno in cui la Commissione si riunirà ancora per approvarle.

I signori Choisy e Soleillet hanno insistito affinchè la costruzione della ferrovia sia preceduta da quella d'un telegrafo, che ci porrebbe in comunicazione colle popolazioni indigene e le abituerebbe alla nostra civiltà. Questa idea è stata vivamente appoggiata dal Lesseps.

Notizie Diverse

Cordoni elettrici sottomarini per la Sicilia. — Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, ha presentato alla Camera dei deputati, nella tornata del 29 maggio p. p., un progetto di legge, che ha per iscopo di approvare e rendere esecutorie le due Convenzioni stipulate fra l'Amministrazione dei telegrafi dello Stato e la Compagnia *Eastern Telegraph* di Londra, per la collocazione ed il mantenimento di un cavo telegrafico sottomarino tra la Sicilia e l'isola di Lipari, e di tre nuove comunicazioni elettriche sottomarine fra l'isola di Sicilia ed il continente, attraverso lo Stretto di Messina.

Intorno alla convenienza di collegare Lipari alla rete telegrafica, come già sono collegate, o per mezzo di cavi sottomarini o per mezzo di posti semaforici, le isole di Elba, Ponza, Ventotene, Ischia, Procida, Capri, Tremiti, Favignana, Maddalena e San Pietro, non vi può essere alcun dubbio.

L'Amministrazione dei telegrafi fece già da diversi anni gli studii opportuni, ed era anche pronto un progetto per impiantarvi il servizio semaforico, mediante tre posti che si sarebbero stabiliti a Lipari, a Vulcano ed a Capo Calavà in Sicilia; ma la importanza dell'isola faceva persuaso il Governo che alla corrispondenza semaforica, incerta e limitata alle sole ore diurne, fosse da preferirsi definitivamente quella elettrica per mezzo di un cavo sottomarino.

Se si fosse trattato di un cavo molto breve e da collocarsi a poca profondità, come sono quelli di Procida, dell'Elba, d'Ischia e di San Pietro, non v'è dubbio che pel Governo vi sarebbe stata la convenienza di prendere l'opera sopra di sè, giacchè per collocare e mantenere quei cordoni bastano pochi mezzi ordinarii. Ma qui si tratta di un cordone, il cui sviluppo sarà poco meno di 50 chilometri, e che perciò non può essere collocato, nè mantenuto senza mezzi affatto speciali, che l'Amministrazione dei telegrafi non possiede.

Tuttavia, prima di prendere una determinazione, si reputò conveniente di sentire da diverse Case estere, a quali condizioni esse avrebbero collocato il cavo per conto del Governo e senza obbligo della manutenzione. I prezzi domandati furono, come si prevedeva, tutti notevolmente elevati. Il minimo era di 100,000 lire in oro, restando quasi a totale carico del Governo il rischio dell'insuccesso dell'operazione.

Il Direttore generale dei telegrafi fu allora definitivamente incaricato di trattare sulla base di dare ad un intraprenditore l'incarico di collocare per suo conto ed a suo rischio il cavo ed a mantenerlo per un canone annuo. Le trattative furono fatte colla Società inglese *The Eastern Telegraph Company*, che era disposta ad accettare tale contratto, e che offriva le migliori condizioni.

La Compagnia *Eastern Telegraph* possiede già la maggior perte dei cavi sottomarini del Mediterraneo, compreso quello che da Otranto va nell'Egitto, la cui concessione le fu data colla legge 4 maggio 1873, n. 1349. In forza dell'articolo 2 di quella legge, la stessa Società mantiene pure, per un canone annuo, per conto del Governo, tre delle comunicazioni sottomarine che attravresano lo Stretto di Messina. Finalmente è la stessa Società, che ora è proprietaria e mantiene per nostro conto il cavo sottomarino che unisce la Sardegna al continente italiano presso Orbetello, giacchè la Casa Erlanger, colla quale fu fatto da principio il contratto per questo cavo, valendosi della facoltà accordatale dall'articolo 17 della Convenzione approvata colla legge 1° maggio 1865, n. 2450, ne fece la cessione alla Società *Eastern Telegraph*.

Si tratta dunque di una Casa che, possedendo mezzi potenti e grandi interessi nel nostro mare, presenta ogni garanzia desiderabile, è in caso di eseguire prontamente una riparazione del cavo in caso di guasti, e può offrire le condizioni più favorevoli.

Fu dunque conclusa con essa la Convenzione ora presentata alla Camera, ed i cui patti principali sono:

Che la Compagnia mette a disposizione del Governo e mantiene per trent'anni un cavo sottomarino fra la Sicilia e Lipari;

Che pel mantenimento di questo cavo, il Governo paga alla Compagnia un annuo canone di lire 17,500 in oro;

Che, nei casi di rotture o di guasti che turbino la corrispondenza su questa linea, il Governo non sostiene alcuna spesa di riparazione, e cessa anzi di pagare le rate stabilite alla Compagnia ;

Che, dopo trent'anni, il Governo diviene proprietario del cavo, senza obbligo di ulteriori pagamenti, nè d'alcun rimborso o compenso alla Compagnia;

Finalmente che, mediante un sistema di penalità garantite con deposito, è pienamente assicurato lo adempimento degli obblighi assunti dalla Compagnia.

Sono le condizioni principali stesse che furono stabilite nel contratto pel cavo di Sardegna.

Rispetto all'altra Convenzione stipulata colla suddetta Compagnia *Eastern Telegraph* per l'immersione, la manutenzione e l'esercizio di tre nuove comunicazioni elettriche sottomarine fra l'isola di Sicilia ed il continente attraverso lo Stretto di Messina, ecco le ragioni che hanno consigliato il Governo a provvedere per questo contratto.

La Società delle Strade ferrate Meridionali, per l'aumentato traffico fra la Sicilia e la sua rete continentale, fece conoscere al Governo il bisogno di possedere, per la regolarità del suo servizio, una comunicazione elettrica sua propria attraverso lo Stretto di Messina. In questo Stretto esistono presentemente quattro cavi sottomarini, che comprendono in tutto sette fili conduttori. Di questi cavi, due appartengono e sono mantenuti dalla stessa Compagnia *Eastern Telegraph*, in forza di un contratto stipulato fin dal gennaio 1867 con un'altra Compagnia, poi passato alla *Eastern Telegraph* in virtù dell'articolo 2 della Convenzione approvata colla legge del 4 maggio 1873, n° 1349. Gli altri due cavi sono proprietà del Governo.

Questo numero di conduttori sarebbe per ora sufficiente pel servizio governativo; ma non bisogna perder d'occhio che i due cavi del Governo, i quali comprendono quattro conduttori, sono molto vecchi, furono già riparati varie volte, e non offrono la certezza di una lunga durata.

Al Governo parve quindi manifesta la convenienza d'approfittare della circostanza accennata che le Strade ferrate Meridionali avevano bisogno di una comunicazione propria attraverso lo Stretto, per far collocare e mantenere, non un cavo ad un conduttore solo, come sarebbe stato sufficiente per tale comunicazione, ma bensì tre conduttori; il che importava una spesa relativamente di poco maggiore, e certamente assai minore di quella che, o tosto o tardi, si dovrebbe incontrare per mettere altri conduttori per conto esclusivo del Governo. E la Società delle Ferrovie Meridionali, per sua parte, aveva tutto l'interesse di accettare, come infatti accettò, questa combinazione, contribuendo, per una parte proporzionale, alla spesa che occorrerebbe per queste tre comunicazioni.

Il Governo non ha quindi esitato ad autorizzare l'Amministrazione dei telegrafi a stipulare questa Convenzione, mediante la quale, con una spesa annua tenue, si provvede efficacemente e per un lungo periodo d'anni alla regolarità e sicurezza del servizio telegrafico del Governo e della Società delle Ferrovie Meridionali attraverso lo Stretto di Messina.

Le condizioni di questo contratto sono, press'a poco, quelle stesse stipulate pel cavo di Lipari; solo giova notare che la Compagnia *Eastern Telegraph*, nonostante i grandi interessi che essa ha già con noi per altre imprese simili, non avrebbe accettate le condizioni del presente contratto, ove non le fosse concesso di collocare le nuove comunicazioni dello Stretto di Messina contemporaneamente a quella di Lipari, e ciò per risparmio di spese, essendo essa obbligata a far venire espressamente dall' Inghilterra un piroscafo per queste operazioni. Tale concessione è espressa nell'articolo 3 della Convenzione.

Il canone annuo da pagarsi alla Compagnia per queste tre comunicazioni dello stretto è di L. 8750 in oro delle quali, un terzo come si è detto, sarà rimborsato al Governo dalle Strade ferrate Meridionali.

In forza di questo contratto, si verrà dunque ad avere nello Stretto, oltre ai quattro conduttori di proprietà del Governo, sei altre comunicazioni garantite e mantenute da una Compagnia, che ha tutti i mezzi occorrenti per eseguire in pochissimo tempo qualsiasi riparazione.

Ecco ora il testo del disegno di legge:

Art. 1 — Sono approvate le annesse Convenzioni del 29 giugno 1879 e 10 aprile 1880, stipulate fra il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale dei telegrafi) e la Compagnia *Eastern Telegraph* per la immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Sicilia e di Lipari e di tre conduttori elettrici sottomarini fra il continente e l'isola di Sicilia attraverso lo Stretto di Messina.

Art. 2. — Al pagamento dell'annualità di L. 26,250 in oro, dovute alla Compagnia *Eastern Telegraph*, sarà provveduto col fondo da stanziarsi in apposito capitolo del bilancio ordinario del Ministero dei lavori pubblici.

Il concorso da pagarsi dalla Società delle Ferrovie Meridionali sarà versato nel corrispondente capitolo del bilancio dell'entrata per *contribuito nelle spese telegrafiche.*

Opere straordinarie militari. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il R. Decreto del 13 corr., controfirmato dai ministri Bonelli, Magliani e Villa, con cui è sanzionata e promulgata la seguente legge approvata dal Parlamento:

Art. 1. È autorizzata, sulla parte straordinaria del bilancio della guerra, la spesa di lire 14,600,000 per costruzioni e sistemazione di fabbricati ad uso militare, per piazze d'armi e poligoni d'artiglieria e Genio, e per lavori sulle strade ordinarie e sulle ferrovie, onde aumentare la produttività di queste ultime nell'interesse dei movimenti militari.

Art. 2. La somma, di cui all' articolo precedente, verrà ripartita per anni e per capitoli determinati dal quadro annesso, ed in continuazione degli assegni fatti per magazzini ed altre costruzioni militari colle leggi 29 giugno 1875, n. 2577, e 8 dicembre 1878, n. 4624.

Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato a compiere entro il 1883 le opere ed i lavori iddicati nella presente legge.

— La stessa *Gazzetta* ha pubblicato un altro R. Decreto di egual data e controfirmato dagli stessi ministri, con cui è sanzionata e promulgata la legge seguente:

Art. 1. È autorizizzata, sulla parte straordinaria del bilancio della guerra, la spesa di lire 25,000,000 per opere di fortificazioni e lavori di difesa dello Stato.

Art. 2. La somma, di cui all' articolo precedente, sarà ripartita per capitoli e per anni come è determinato dall'annesso quadro, ed in continuazione degli assegni fatti colle leggi 29 giugno 1875, n. 2577, e 8 dicembre 1878, n. 4624.

Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato a compiere entro il 1883 le opere e i lavori indicati nella presente legge.

Genio navale. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 1° gennaio c. a., relativo al riordinamento del personale degli assistenti del Genio navale. Tale decreto, preceduto da apposita relazione a S. M., e controfirmato dai ministri Acton e Villa, andrà in vigore il 1°. luglio p. v.

Canale Villoresi. — Leggesi nel *Sole*:

Abbiamo la soddisfazione di poter annunciare la conclusione del contratto di costruzione del tronco di Canale dal Ticino al Torrente Bozzente colla Ditta Trezza di Verona e colla Società Generale Immobiliare per lavori di utilità pubblica ed agricola, associata all'egregio ing. Brusa ed alla Banca di Credito italiano.

Le trattative furono lunghe, ma col primo giugno arrivarono alla conclusione, mediante la firma delle parti contraenti. La serietà e solidità degli assuntori, gli egregi tecnici cui viene affidata la condotta della costruzione, assicurano la completa e perfetta riuscita dell'opera.

L'onorevole Deputazione provinciale, cui fu immediatamente sottoposto il contratto, gli fece buon viso, ed a giorni convocherà la Commissione provinciale, costituita l'anno scorso per questo oggetto, onde, esaminato il contratto e prese in esame le poche varianti al Capitolato deliberato dal Consiglio provinciale, riferisca alla Deputazione stessa, la quale si ripromette di presentarlo all' approvazione del Consiglio alla prima riunione. Noi non dubitiamo che l'onorevole Consiglio, il quale già manifestò sì vivo inteoesse per l'attuazione del progetto, non abbia ad approvarlo.

Intanto la Commissione consorziale si darà premura di perfezionare la posizione del Consorzio, facendo presso il Governo tutte le pratiche necessarie, invocando tutti quei provvedimenti voluti per la piena e legale posizione giuridica del Consorzio stesso, e consentiti specialmente dalla legge 1873 sui Consorzii irrigui.

Viaggi d'istruzione. — Come abbiamo annunciato nei giorni 14, 15, 16 e 17 corrente, ebbero luogo sul territorio svizzero le esercitazioni di costruzioni per gli allievi del 3°. corso della nostra Scuola degl'ingegneri, sotto la direzione del prof. Curioni, coadiuvato dai suoi assistenti prof. Carena ed ing. Ceriana. In questa occasione si visitarono i lavori in corso di esecuzione fra Biasca ed Airolo, lavori importantissimi per la varietà, per le difficoltà eccezionali, e per le novità che presentano. L'ing. Giovanni Marsaglia, assuntore dei detti lavori, l'ingegnere Demorra e gli altri ingegneri dell'Impresa, nulla tralasciarono per rendere utile ed istruttiva quella visita.

Alla visita dei lavori fra Biasca ed Airolo tenne dietro quella del cantiere per la grande galleria del Gottardo, ed il sig. Maury, ingegnere dell' Impresa Favre, fu cortese dei più minuti ragguagli sull'impianto del detto cantiere e sul modo di agire delle macchine che ivi funzionano.

Monumento a B. Bona nella Stazione di Torino. — 1ª lista della sottoscrizione pubblica fatta per azioni da L. 5 cadauna;

Mazzucchetti ing. Alessandro lire 50 — Ceriana ing. Francesco 20 — Mottura ing. Enrico 25 — Calani marchese Aristide 30 — Spantigati avv. Federico 10 — Berruti ing. Giacinto 10 — Sacheri ing. Gio. 10 — Ponzone comm. Luigi 10 — Albert ing. Alessandro 5 — Spreafico ing. Leonida 5 — Biglia ing. Giovanni Battista 25 — Paria ing. Emilio 10 — Sorba ing. Giovanni 10 — Bovio ing. Filiberto 10 — Pulciano ing. Melchiorre 5 — Valvassori comm. Angelo 5 — Rombaux ing. I. B. 20 — Mondino ing. Achille 20 — Pellegrini ing. Adolfo 20. — Totale della 1ª lista L. 300.

Nota. Le sottoscrizioni, col loro importo, devono essere trasmesse alla *Banca dei Fratelli Ceriana*, via Lagrange, 3, Torino.

Esposizione stabile di Belle Arti in Roma. — La *Riforma* scrive:

Siamo finalmente entrati in un periodo di reale attività. Quella della prima pietra non è stata considerata dal nostro Municipio e dal suo capo come una vana cerimonia, ma come un nuovo impegno d'onore.

Sappiamo infatti che tutto va procedendo, sia per quel che si riferisce alla costruzione del Palazzo delle Belle Arti, sia per quel che ha riguardo alla Esposizione a cui esso deve servire.

Per la costruzione del Palazzo verrà a giorni indetto pubblico appalto. È il partito migliore. L'allogazione dei lavori verrà forse ritardata di qualche giorno; ma in compenso non si avranno a temere quelle noie, quei reclami che accompagnano inevitabilmente le concessioni private.

Siamo poi lieti che sia stato seguito anche un nostro consiglio: quello che indicava a direttore supremo dei lavori l'autore del progetto, ing. Piacentini. Sappiamo infatti, che l'Ufficio tecnico municipale intende di procedere nella sorveglianza d'accordo con lui; e questo servirà a rendere i lavori più spediti e più sicuri.

Esposizione nazionale pel 1881 in Milano. — Il Comitato uer l'Esposizione del 1881 ha domandato alla Giunta municipale la consegna dell'area destinata all'Esposizione, dovendosi cominciare le costruzioni.

La prima parte del lavoro sarà la galleria lungo i vecchi Giardini Pubblici, dalla cancellata alla fontana; indi lungo l'allea dinanzi alla Villa Reale. Quivi sarà innalzata una grandiosa ed elegante Rotonda, con galleria che si congiungerà alla prima.

— La costruzione degli edificii per l'Esposizione venne appaltata ad una Ditta milanese, la quale fece un deposito. di L. 120,000.

Gli ingegneri del Comitato fecero già consegnare parte dell'area. Nel medesimo tempo si segnava il perimetro del l'area riservata all'Esposizione, la quale è di m. q. 139 mila

Esposizione di macchine agrarie a Perugia. — Col 1º luglio p. v. si aprirà in Perugia l'Esposizione di piccole trebbiatrici a vapore promossa dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, e da esso affidata al Comizio agrario locale.

Il locale a ciò destinato è quello del Frontone, gentilmente concesso dal Municipio.

Le trebbiatrici poste a concorso ascendono al bel numero di 42.

La Ditta Cicognani e C. di Roma farà, per conto proprio, una esposizione di macchine agricole fuori concorso nel locale del Politeama.

Ufficii telegrafici. — Il 13 corr. in Pieve del Cairo, (provincia di Pavia); ed il 15 in Davoli (prov. di Catanzaro), nella Stazione ferroviaria di Mangano (prov. di Catania), ed in quella di S. Benedetto del Tronto (prov. di Ascoli Piceno), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Vaglia telegrafici. — La Direzione generale delle Poste fa noto che col 1º. del p. v. luglio l'Uffizio postale della Repubblica di S. Marino è ammesso al servizio dei vaglia *telegrafici* con tutti gli Uffizii postali del Regno colle stesse norme stabilite pei vaglia interni di eguale specie e nello stesso limite delle somme, cioè di L. 1000 per le Direzioni e gli Uffizii dei capoluoghi di provincia, e di L. 600 per tutti gli altri Uffizii.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Ben tenuti i valori ferroviarii nella scorsa settimana, però senza spinta e non salvi da oscillazioni. La Azioni della Società delle Meridonali da 471 salirono a 474, e scesero poi a 462; si riebbero in seguito a 470, e toccarono il 478, poi giù giù a 477 e 473.50.

Le Obbligazioni relative quotate a 295 e 296; i Boni a 605. Le Sarde, della serie A, negoziate a 303.25 e a 306; le altre, della serie B, a 308 ed a 309.50; le nuove, a 290.50 e 290.75. L'Alta Italia, pel ribasso di Parigi, da 305 scesero a 301; le Monte Ceneri a 514; le Palermo-Trapani a 326.25; le Azioni Ferrovie Romane, senz'affari, quotate a 165.50 e 166.

A Parigi, le Lombarde trattate con freddezza a 185 e 182; le Obbligazioni a 275 e 274. La freddezza di questi titoli è dovuta perchè la Compagnia, non avendo ancora ottenuto dal Governo austriaco il nuovo aggiornamento dell'imposta, per il quale essa tratta già da molti mesi, si teme ch'essa non aumenti, il 1º luglio, la cifra della ritenuta che prende già sui *coupons*. Si calcola che questa imposta, aggiunta alle altre tasse pagate dalla Compagnia, ammonti ad una somma di circa 8,400,000 franchi, la quale, ripartita sulle Obbligazioni, rappresenta 2 franchi per ogni titolo, cioè un franco per ogni *coupon* semestrale.

Nella stessa Borsa di Parigi, le Obbligazioni Vittorio Emanuele s'aggirarono sul 282 al 285; le Azioni Ferrovie Romane sul 152 a 150; le Obbligazioni invariate a 339.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Milano. — (Creazione 1866) — 56ª estrazione eseguita il 16 giugno 1880.

Serie estratte.

189 — 997 — 2250 — 3130 — 7091.

Obbligazioni premiate:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
3130	75	100,000	2250	21	50	2250	50	20
2250	13	1,000	»	82	50	»	60	20
»	71	500	3130	24	50	»	72	20
»	18	100	»	26	50	»	93	20
»	23	100	7091	8	50	3130	18	20
7091	2	100	»	46	50	»	56	20
»	41	100	189	43	20	»	86	20
»	56	100	»	51	20	»	90	20
189	63	50	»	68	20	»	93	20
»	70	50	»	76	20	7091	17	20
997	25	50	997	5	20	»	18	20
»	47	50	»	57	20	»	19	20

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 5 serie estratte e non premiate, hanno diritto al rimborso di L. 10.

Pagamenti e rimborsi dal 15 dicembre 1880.

Ferrovia di Cuneo. — Dalla Direzione generale del Debito pubblico venne pubblicata la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo, comprese nella 42ª estrazione seguita in Roma il 15 giugno 1880, in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870).

48 della 1ª emissione (5 p. 0|0) L. 400 caduna
(Creazione 26 marzo 1845).

584	865	1597	1746	1804	1943	1985	2078
2205	2337	2402	2546	2600	2721	2821	3081
3284	3285	3579	3680	4251	4616	4915	5132
5191	5280	5839	6035	6263	6538	6910	6996
7028	7203	7338	7479	7639	7988	8041	8526
9006	9452	9720	9774	9835	10074	10568	10853

34 della 2ª emissione (3 0|0) L. 500 caduna.
(Creazione 21 agosto 1857).

656	1743	2348	2471	2787	3337	3381	4349
5084	5190	6148	7173	7177	7780	8001	8022
8726	8823	8980	9316	9557	9817	11018	11361
11429	11290	12448	13151	14200	14206	14664	14877
15123	15724.						

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno 1880; e dal 1° luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale, mediante restituzione delle stesse Obbligazioni, munite delle cedole (Vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di 1ª emissione colle cedole dal n. 51 al 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal 47 al 90.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato l'elenco delle 111 Obbligazioni, della serie B, aventi diritto al rimborso a datare dal 1° del prossimo luglio, estratte a sorte il 15 corr. presso la Direzione generale delle Ferrovie Sarde in Roma.

I portatori delle Obbligazioni estratte dovranno, per ottenerne il rimborso, presentare, dal 1° del prossimo luglio, i titoli corredati di tutte le cedole *(coupons)* non scadute, cominciando da quella del 1° gennaio 1881, alle Ditte autorizzate.

La cedola n. 15 delle dette Obbligazioni serie B di questa Compagnia, in L. 7.50 in oro, sarà dal 1° fino a tutto il 31 del prossimo luglio pagata dalle Ditte medesime in L. 6.33 in oro, nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolazione.

Dal giorno 1° agosto in poi, tanto il pagamento della cedola *n. 15,* quanto il rimborso delle Obbligazioni estratte saranno esclusivamente fatti in Roma alla sede della Compagnia.

CONVOCAZIONI

Società Anonima Pinerolese pel gas-luce. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 4 luglio p. v. in Pinerolo (locale dell'Usina), per comunicazione d'approvazione della nuova Società, per presentazione dei conti della cessata Società *Franco-Piemontese*, e fissazione del dividendo 1879; per la dimissione del Consiglio d'amministrazione e censore, e per la nomina di amministratori, censori e revisori dei conti pel 1880.

Società Anonima Italiana per la fabbricazione delle dinamite e di prodotti chimici in Avigliana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 18 luglio p. v. in Avigliana (sede sociale), per deliberare sull'aumento del capitale sociale, sulla fusione colla Società anonima *Fabbrica Svizzera di dinamite e di prodotti chimici* ad Isleten, presso Fiora; per discutere i relativi statuti, e per dare al Consiglio i poteri per costituire la nuova Società.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Compagnia Napoletana pel Gas. — Dal 1° luglio p. v. si pagherà ai possessori di Obbligazioni il 34° cupone in L. 15: a Parigi, piazza Vendôme 12; a Napoli, via Chiaja, 138; a Lione e Ginevra.

Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso la Direzione compartimentale dei telegrafi in Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 2000 pali di castagno selvatico all'anno pel periodo continuativo di anni cinque, a cominciare dal 1881 a tutto il 1885, per la complessiva somma di L. 81,000. Consegna completa entro l'aprile d'ogni anno, franca di spesa, ad una delle Stazioni delle Ferrovie Romane o dell'Alta Italia comprese nel compartimento. Deposito interinale L. 1000 in denaro o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Savigliano, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'ampliamento del quartiere di cavalleria, diviso in due lotti: di cui il 1.o per l'importo di lire 41,699.18, ed il 2.o di L. 40,862.52. Deposito cauzionale lire 3000 per ciascun lotto.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 40,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), pel complessivo importo di L. 148,000. Consegna entro 250 giorni, in 4 rate eguali, di 10,000 ciascuna: la 1ª entro 100 giorni, e le altre 3 in 50 giorni successivamente. Deposito cauzionale L. 14,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comuuale obbligatoria, che dall'abitato di S. Pietro in Guarano arriva al confine verso Castiglione Cosentino, della lunghezza di m. 4006.74, in diminuzione della somma di L. 26,824.10, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura d'Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale dalla Taverna di Cerchio ad Alfedena, compreso fra l'abitato di Villetta Barrea e Barrea, della lunghezza di m. 2327, per la presunta somma di L. 52,904. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 2500, oltre lire 1500 per spese contrattuali; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prejettura di Pavia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un pennello nel torrente Trebbia a difesa della strada nazionale Genoza-Piacenza per Bobbio, a sinistra ed a valle del ponte di Valgrana, per la presunta somma di L. 56,933. Lavori da eseguire entro due mesi e mezzo. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 1° luglio p. v., presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione ed allargamento del canale Cauneto nella Bonifica di Fondi e Monte S. Biagio, per il presunto importo di L. 58,347. Deposito interinale L. 3000, oltre L. 1800 per le spese contrattuali; cauzione definitiva L. 7,000, in numeraaio, biglietti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova infermeria e sistemazione della cappella nel Convitto nazionale di Genova, pel compleszivo importo di L. 56,100. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000 in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Scerni (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei fabbricati occorrenti nella R. Scuola pratica di agriboltura, pel presunto importo di L. 61,200. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o benifondi.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Apice (prov. di Benevento), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto del restauro del ponte in ferro sul torrente Miscano, dei danni alle opere sul tronco stradale dall'abitato di Apice alla Stazione omonima, e consolidamento della strada stessa, per il presunto importo di L. 76.000. Deposito interinale L. 2,000; cauzione definiiva L. 8000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, dall'abitato di Rose al Burrone Boccalupo, della lunghezza di m. 4865, per il presunto importo di L. 59,737.03. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Delegazione speciale dei telegrafi in Roma, si terrà nn appalto per la fornitura di 800 pali di castagno selvatico all'anno per il periodo continuativo d'anni cinque, a cominciare dal 1881 a tutto il 1885, pel complessivo importo di L. 34,600. Consegna completa entre il mese di aprile d'ogni anno, franca di spesa, ad una delle Stazioni delle Ferrovie Romane comprese nella Delegazione. Deposito cauzionale L 500 in denaro s rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

22ª Settimana. — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	468,423.61	323.94
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	469,661.45	324.80
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 1,237.84	— 0.86
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	8,868,977.83	6,133 46
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	8,751,808.80	6,052.43
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 117,169.03	+ 81.03
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,175.—	149,053.48	126.85
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	134,042.05	116.36
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 23	+ 15,011.43	— 10.49
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,163.77	3,619,486.27	3,110.14
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.01	3,458,920.67	3,005.12
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 12,76	+ 160,565.60	+ 105.02

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,768.05	10,621.07	7,300.10
Piccola Velocità	7,255,69	267.60	4,216.48
Totali . . .	33,023.71	10,891.67	11,516.58

Strade Ferrate Romane

15ª Settimana — *Dal dì 8 al 14 aprile* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	606,506.57	18,813.19
Settimana corrisp. del 1878.	1,681	582,055.71	18,054.46
Differenza (in più . . .	—	24,450.86	758.73
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 aprile 1880 .	1,681	7,981,688.81	16,505.57
Periodo corr. 1878	1,660	7,525,464.47	15,758.99
Aumento	21	456,224.34	746.58
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del febbraio 1880.

QUALITA dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	6,820.59	»	29,073.03	35,893.62
Bagagli e cani.	»	97.32	»	533.14	630.40
Merci a G.V. ..	»	742.01	»	3,885.76	4,627.77
Merci a P.V. ..	»	7,234.16	»	24,125.32	31,359.48
Introiti diversi.	»	396.33	»	735.24	1,131.57
Totale L.	»	15,290.41	·	58,352.49	73,642.90

ANNUNZI

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Sottoscrizione di 25,000 Azioni della
FONDIARIA-VITA

riservata ai Portatori delle Azioni della Società Generale

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Per Convenzioni passate col Sindacato delle Azioni della FONDIARIA, Compagnia Italiana di Assicurazioni sulla VITA, col Capitale di **25 milioni di lire in oro**, diviso in 100,000 Azioni di L. 250 in oro cadauna, liberate del cinquanta per cento, la **Società Generale di Credito Mobiliare Italiano** offre ai suoi Azionisti, per **ogni quattro delle sue Azioni**, di cui sieno portatori, UNA AZIONE DELLA FONDIARIA-VITA al prezzo ne[illegible]:

Lire in oro 175 per ogni Azione, pagabili in
» **100 in oro all'atto della sottoscrizione**,
» **75 in oro alla consegna dei Titoli al Portatore, la quale avrà luogo nel corso del mese di agosto prossimo.**

Le domande di sottoscrizione dovranno essere presentate
dal 19 del corrente mese di Giugno al 5 prossimo luglio:

alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano a **Firenze, Genova, Roma o Torino;**
alla Cassa di Sconto a **Genova;**
alla Cassa Generale Id.
alla Banca di Credito Italiano a **Milano;**
od alla Banque d'Escompte de Paris a **Parigi** Place Ventadour.

Le domande dovranno essere accompagnate dal primo versamento di L. 100 in oro, per ogni Azione richiesta, e dal deposito del corrispondente numero di Azioni della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

Di queste Azioni sarà rilasciata ricevuta, contro la quale saranno restituite dal 6 luglio prossimo in poi.

Sarà inoltre rilasciato ai sottoscrittori, all'atto della sottoscrizione, un Certificato provvisorio indicante il numero di Azioni della FONDIARIA-VITA da essi sottoscritte, e comprovante il pagamento di **L. 100 in oro** per ogni Azione.

Firenze, 12 giugno 1880.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo,

il *pagamento* della Cedola III di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè

il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XX sorteggio* avvenuto il 1° aprile decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 15 giugno 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XX (*coupon*) di L. 12 50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale. } al Cambio che
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia. } sarà ulteriormente
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia. } stabilito

Firenze, 15 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **15,600** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,439,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **443,8[illegible]** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura, e lamie[illegible]zi di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **6 luglio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 8 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 17 giugno 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT' ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro
che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 30 Giugno 1880 N° 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

ORDINAMENTO
DELL'AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI
E DEL CORPO R. DEL GENIO CIVILE

TITOLO SECONDO.

ORDINAMENTO DEL CORPO REALE DEL GENIO CIVILE.

(*Continuazione — Vedi n.* 25).

Capo. IV — *Norme per l'ammissione e per l'avanzamento del personale.*

Art. 46. La prima nomina e le promozioni di grado e classe del personale superiore e subalterno del Genio civile, non che le nomine degli ufficiali d'ordine, sono fatte per Decreto Reale.

Le promozioni degli ufficiali d'ordine, nonchè le nomine e promozioni degli inservienti, sono fatte per decreto ministeriale. .

Non si fanno ammissioni, se non nell'ultimo grado e classe di ciascuna categoria.

Art. 47. I posti d'Ingegnere-allievo, di aiutante-allievo e di ufficiale d'ordine di 3ª classe sono conferiti in seguito a regolare esame di concorso, al quale nessuno potrà presentarsi più di due volte.

Art. 48. Nessuno può essere ammesso all'esame di concorso per Ingegnere-allievo, se non ha ottenuto il diploma d'ingegnere in una Scuola d'applicazione, od in un Istituto tecnico superiore. Dovrà inoltre non avere compiuto il 28° anno di età.

Per essere ammessi agli esami di aiutante-allievo, i candidati devono presentare almeno la patente di perito-agrimensore o di architetto, rilasciata da Istituti tecnici o di belle arti, e non avere compiuto il 28° anno di età.

Per l'ammissione ai posti di ufficiali d'ordine, è necesaria la licenza ginnasiale o di Scuola tecnica, nè si deve aver compiuto il 25° anno di età.

Per chi avesse servito nell'esercito o nell'armata, i limiti di età sopraindicati saranno aumentati di tanti anni quanti ne avrà passati sotto le bandiere.

Art. 49. Le promozioni hanno luogo soltanto nell'ordine progressivo di grado e di classe.

Le promozioni di grado non possono ottenersi se non dopo tre anni di servizio nella classe più elevata del grado precedente; quelle di classe, se non dopo aver servito due anni nella classe precedente.

Art. 50. Le promozioni ai gradi di Ingegnere-capo e di Ispettore sono fatte esclusivamente per merito.

Le altre promozioni hanno luogo per quattro quinti in ordine di anzianità e per un quinto per merito.

Art. 51. Gli aiutanti di 1ª classe possono concorrere al decimo dei posti vacanti di Ingegnere di 3ª classe, previo esame d'idoneità nell'esercizio pratico della rispettiva professione, purchè abbiano il grado accademico d'ingegnere o d'architetto.

Quest'ultima condizione non si applica al personale subalterno attualmente in servizio.

Art. 52. Per tutti i provvedimenti relativi al personale del Genio civile, di cui nella presente legge, è istituito un Comitato, con voto consultivo, presieduto dal Ministro e composto del Segretario generale, del Vice-presidente del Consiglio superiore, dei Direttori generali, dei presidenti di sezione del Consiglio superiore; e di nove Ispettori da designarsi con decreto ministeriale a tempo determinato.

É segretario del Comitato il segretario-capo del Consiglio superiore.

Art. 53. Con apposito regolamente, approvato con Decreto Reale, saranno stabiliti i programmi, le norme e condizioni per gli esami d'ammissione e di idoneità, di cui negli articoli precedente 47 e 51, i criterii per le promozioni per merito, di cui all'articolo 50, le norme per le deliberazioni del Comitato e le condizioni, secondo le quali potranno assumersi gl'impiegati straordinarii temporanei di cui all'art. 45.

Capo V. — *Incarichi estranei al servizio del Genio civile.*

Art. 54. Gli ufficiali del Genio civile non possono prendere alcuna ingerenza in servizio dei privati, di Società, di Provincie, Comuni ed altri Corpi morali, nè accettare delegazioni dai Tribunali, senza una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

Eguale autorizzazione è necessaria per qualsiasi servizio da prestarsi all'estero.

Capo VI. — *Disposizioni transitorie.*

Art. 55. La classificazione del personale al servizio dello Stato, non appartenente al Genio civile, che deve o può essere compreso nel nuovo ruolo, sarà fatta entro un anno dalla promulgazione della presente legge, salvo quanto dispone in contrario l'ultimo alinea dell'art. 59, e secondo le norme indicate nei seguenti articoli, sentito il Comitato del personale del Genio civile.

Art. 56. Gli ufficiali, che abbiano appartenuto al Genio civile, saranno classificati, tenuto conto del grado ch'essi avevano nel Corpo, dei loro servizii ed anzianità, e della loro posizione attuale.

Art. 57. I Commissarii tecnici per la sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate saranno classificati Ingegneri-capi di 2ª classe.

Gli altri ufficiali tecnici per la sorveglianza dell'esercizio medesimo, i quali, avendo il grado accademico d'ingegnere, abbiano superato l'esame per la promozione al grado di Sotto-commissario tecnico, saranno nominati Ingegneri di 1ª o di 2ª classe, secondo i loro attuali stipendii e la loro anzianità.

Quelli che hanno superato soltanto lo esame di Ingegnere di locomozione e manutenzione, saranno classificati fra gli Ingegneri di 3ª classe.

Art. 58. Gli ufficiali tecnici del personale di sorveglianza delle ferrovie e gl'impiegati straordinarii al servizio dello Stato da più di un anno, i quali abbiano ottenuta, in un concorso d'esami d'ammissione, la idoneità pel grado d'Ingegnere-allievo nel Genie civile, senza far parte del Corpo stesso per mancanza di posti disponibili, saranno classificati fra gl'Ingegneri-allievi, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'art. 59.

Art. 59. Gli aiutanti del Genio civile al servizio delle opere pubbliche da più di cinque anni, i quali abbiano grado accademico di Ingegnere, e ne sieno giudicati meritevoli, potranno essere nominati Ingegneri ordinarii di terza classe. Questa disposizione potrà applicarsi anche agli impiegati straordinarii con diploma d'Ingegnere, al servizio delle opere pubbliche da più di cinque anni, i quali coprano attualmente con lode posti di capo-sezione effettivo, sotto-direttore, od altri di grado superiore od assimilabili. Tali facoltà transitorie saranno, in ogni caso, limitate alla metà dei posti disponibili.

Quelli fra gli Ingegneri laureati, dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici da più di otto anni, i quali per meriti e servizii distinti offrano le volute garanzie, potranno con Decreto Reale motivato essere chiamati nel Corpo del Genio civile con grado e classe competente, non mai però superiore ad Ingegnere-capo; ed in ogni caso particolare poi, non mai superiore a quello coperto da Ingegneri del Genio civile, che all'epoca della promulgazione della presente legge si trovassero incaricati di funzioni uguali od assimilabili. Tale disposizione affatto eccezionale è poi limitata ai primi sei mesi dopo la promulgazione della presente legge, e non potrà in nessun caso applicarsi a più di dieci impiegati.

Art. 60. Saranno compresi fra gli aiutanti di prima classe, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'art. 59:

a) Gli attuali aiutanti di prima classe;

b) Gli ufficiali tecnici dei canali demaniali e per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di aiutante di prima classe nel Genio civile;

c) Gli aiutanti di seconda classe riconosciuti meritevoli di promozione;

d) Gli aiutanti delle altre classi, che hanno il grado accademico d'ingegnere o di architetto.

I posti, che rimanessero vacanti, potranno essere conferiti agli impiegati straordinarii dei varii rami delle opere pubbliche, i quali contino non meno di 3 anni di servizio, e ne siano riconosciuti meritevoli per le loro cognizioni, capacità e servizii.

A parità di condizioni, avranno la preferenza quelli che possiedono il grado accademico d'Ingegnere.

Art. 61. Saranno compresi fra gli aiutanti di seconda classe, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'art. 59:

a) Gli attuali aiutanti di seconda classe, che non fossero promossi;

b) Gli ufficiali tecnici dei canali demaniali e per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di aiutante di seconda classe;

c) Gli aiutanti di terza classe, riconosciuti meritevoli di promozione;

d) I misuratori assistenti, i custodi idraulici ed altri impiegati tecnici assimilabili delle bonifiche, dei porti e fari od altri servizii tecnici, che abbiano il grado accademico d'ingegnere o di architetto.

I posti, che rimanessero vacanti, potranno essere conferiti agli impiegati straordinarii, in servizio da oltre due anni, alle condizioni indicate nel precedente articolo 60.

Art. 62. Saranno compresi fra gli aiutanti di terza classe, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'articolo 59:

a) Gli attuali aiutanti di terza classe che non fossero promossi;

b) Gli ufficiali tecnici dei canali demaniali e per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di aiutante di 3ª classe;

c) I misuratori assistenti, riconosciuti meritevoli di promozione;

d) I custodi idraulici di 1ª e 2ª classe ed altri impiegati tecnici assimilabili delle bonifiche, dei porti e fari, e di altri servizi, che ne siano riconosciuti meritevoli.

I posti, che risultassero tuttavia vacanti, potranno essere conferiti ad impiegati tecnici straordinarii, alle condizioni indicate nel precedente articolo 61.

Art. 63. Saranno compresi fra gli aiutanti-allievi:

a) Gli aiutanti misuratori assistenti, che non fossero promossi;

b) Gli ufficiali tecnici dei canali d'irrigazione e per la sorveglianza dell'esercizio delle vie ferrate, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di misuratore assistente nel Genio civile;

c) I misuratori volontarii e gli assistenti di 2ª, 3ª e 4ª classe fuori organico ed in attività di servizio, i quali siano riconosciuti idonei;

d) I custodi idraulici di 1ª e 2ª classe non promossi aiutanti di 3ª; i custodi di 3ª classe ed altri impiegati tecnici assimilabili delle bonifiche, dei porti e fari e di altri servizii, che siano riconosciuti idonei.

I posti, che risultassero tuttavia vacanti, potranno essere conferiti ad impiegati tecnici straordinarii, alle condizioni indicate nell'art. 61.

Art. 64. Gli impiegati d'ordine con nomine stabili, compresi quelli fuori organico ed in disponibilità, gli impiegati amministrativi delle bonifiche, dei porti e fari, dei canali demaniali ed altri, al servizio delle opere pubbliche, saranno distribuiti nelle tre classi degli ufficiali d'ordine del Genio civile, tenuto conto della loro anzianità e capacità.

Gli impiegati d'ordine straordinarii, al servizio delle opere pubbliche, compresi quelli al servizio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, potranno essere nominati ai posti vacanti di ufficiale d'ordine di seconda e terza classe, tenuto conto della durata del loro servizio, dei certificati degli studii percorsi e della capacità dimostrata.

Art. 65. Gli ufficiali in servizio ordinario, i quali per effetto della presente legge venissero ad occupare un posto con stipendio inferiore a quello di cui godono attualmente, lo conserveranno finchè non siano in miglior modo provvisti.

TITOLO III.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 66. Il ruolo normale del Genio civile, stabilito nell'articolo 44 della presente legge, avrà effetto dopo il quarto anno dalla promulgazione di essa.

Il passaggio dai ruoli attuali si opererà gradualmente nel quadriennio, mediante ruoli provvisorii da allegarsi ai bilanci di prima previsione di ciascun anno.

Art. 67. Nel corso del quadriennio, di cui all'articolo precedente, saranno d'ufficio collocati a riposo, sentito il Consiglio d'amministrazione o il Comitato del personale del Genio civile, secondo i casi, gli impiegati dell'Amministrazione centrale, del Genio civile, dei Commissariati di sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, delle opere idrauliche, delle bonifiche, dei porti e fari e di ogni altro ramo di servizio, i quali per malattia, per avanzata età e simili difetti, siano giudicati inabili all'adempimento delle funzioni del proprio grado, ovvero per altri motivi debbano essere dispensati dal servizio.

Gli impiegati collocati a riposo, in conseguenza di tale disposizione, godranno del *minimum* della pensione, corrispondente al loro stipendio attuale, quand'anche non abbiano raggiunti i 25 anni di servizio.

Art. 68 È vietato a tutti gli impiegati dell'Amministrazione centrale e del Genio civile di prender parte, nel proprio interesse, a qualunque impresa di pubblici lavori, sotto pena di essere ritenuti dimissionarii.

Art. 69. Gli impiegati dell'Amministrazione centrale e del Genio civile sono tenuti personalmente responsabili del proprio operato, nei limiti delle rispettive attribuzioni.

Nei regolamenti, di cui agli articoli 12 e 23, saranno stabilite le norme e misure disciplinari, cui essi saranno sottoposti, in armonia colle leggi vigenti per gli impiegati civili dello Stato.

Art. 70. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere al pagamento degli stipendii, indennità e competenze del personale del Genio civile, sui capitoli della spesa ordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici relativi al servizio generale del Genio civile ed all'Amministrazione centrale, nonchè per la eccedenza, sui capitoli della spesa per le costruzioni straordinarie, a seconda del servizio al quale il detto personale sarà destinato.

Art. 71. La presente legge andrà in vigore col 1° luglio 1880.

È abrogato il titolo VII della legge 20 novembre 1859, n° 3754, *tenuto* provvisoriamente in vigore dall'articolo 366 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato *F*, nonchè tutte le disposizioni di legge, i regolamenti e le norme, alle quali la presente ha portato modificazioni e variazioni.

Finchè non saranno approvati i regolamenti, di cui agli articoli 12, 23, 53, rimarranno in vigore gli attuali nelle parti che non sono contrarie alla presente legge.

SOCIETÀ ANONIMA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 10 *giugno* 1880.

SIGNORI,

Sodisfacciamo al debito di darvi ragguaglio coll'ordine consueto dei risultamenti ottenuti nell'esercizio dell'azienda sociale durante l'anno 1879, secondo che ci è prescritto dall'art. 48 degli statuti.

Nessun fatto importante è avvenuto, che abbia modificato le condizioni della nostra concessione, tranne la disposizione della legge n. 1904 del 29 maggio, in virtù della quale ci è concesso di considerare all'infuori degl' introiti in partecipazione col Governo, e computabili nella sovvenzione governativa, quelli provenienti dai trasporti coi vagoni così detti *refrigeranti*, promossi dalla ditta Cirio di Torino.

Ma, se quella disposizione è profittevole allo sviluppo del traffico delle derrate alimentari nelle provincie meridionali, poco profitto reca alla Società per la bassezza delle tariffe; nè, d'altra parte, può riuscir sufficiente a togliere le gravose conseguenze della scala mobile, alla quale la Società trovasi soggetta; e infatti, non ostante che quella disposizione sia dal maggio entrata in vigore, il prodotto chilometrico è salito a L. 15.448.13, superando il limite delle 15 mila lire, che è per la Società principio di danno.

Se nell'annata precedente i raccolti abbondanti in tutta la penisola avevano rallentato il movimento sulle nostre linee, alle quali, come sapete, il maggiore alimento viene dal trasporto dei cereali prodotti dal Tavoliere delle Puglie, la scarsezza dei raccolti del 1879, generale nelle provincie settentrionali, parziale nelle meridionali, ha ridato vigore a siffatto movimento, il quale si è esteso anche nelle Stazioni marittime di Castellammare, di Barletta e di Ancona per le provenienze dall'estero.

La rete Calabro-Sicula, che noi esercitiamo per conto dello Stato, ha continuato in quel progressivo aumento di prodotto, che l'estendersi della rete promette maggiore; ma le spese ne sono sempre gravissime; nè può prevedersi il tempo in cui esse siano per arrivare alla misura delle linee che si trovano in condizioni di normale e stabile assetto.

Tutto il nostro impegno è di raggiungere questo scopo nel più breve termine possibile.

Un importante lavoro è stato compiuto dagli Ufficii sociali nel corso del 1879, ed esso trovasi compendiato nel grosso volume che abbiamo dato alla stampa, in risposta ai quesiti formulati dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

Noi confidiamo che quelle risposte, chiaramente espresse e arricchite di largo corredo di dati, potranno giovare alla risoluzione dell'assai disputato problema, che la Commissione d'inchiesta è chiamata a risolvere; e soprattutto faran chiara al paese l'opera nostra dal dì che abbiamo avuto la concessione della rete meridionale; la posizione che abbiamo coi perseveranti nostri sforzi raggiunta, superando difficoltà di ogni maniera, e la condizione nella quale ci lasciano i patti della primitiva concessione, i quali non tanto l'interesse nostro, quanto quello del maggiore sviluppo del traffico sulle linee meridionali avrebbe richiesto che molto prima d'ora fossero stati opportunamente modificati.

Frattanto la legge del 29 luglio 1879, n. 5002, ci ha confermato l'obbligo di costruire le linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento; e noi, in adempimento di essa, abbiamo nel bilancio del corrente anno, come vedrete in appresso, stanziata la somma occorrente per dar mano ai lavori.

I. — **Situazione finanziaria.**

Le somme incassate dalla Società al 31 dicembre 1879 ascendevano alle somme seguenti:

Capitale in Azioni vecchie in circolazione . . . . . . L. 99,385,000.00 / Idem estinte . . » 615,000,00		L. 100,000,000.00
Capitale in Azioni nuove (a matrice)		» 30,000,000.00
Sussidio dello Stato in lavori . . .		» 10,000,000.00
Idem in Beni demaniali		» 10,000,000.00
Prestiti diversi:		
N. 869,636 Obbligazioni sociali in circolazione L.	188,959,981.85	
N. 16,705 Obbligazioni dette estinte . . . »	3,627,822.50	
»	192,587,804.35	
N. 112,580 Buoni trentennarii in circolazione »	42,820,085.88	
N. 1,393 Buoni detti estinti . . . . »	529,567,75	
N. 17,484 Buoni convertiti in Obbligazioni »	»	
»	43,349,653.63	
N. 1,465 Obbligazioni De Rothschild in circolazione . . . . . . »	622,625.00	
N. 4,823 Obbligazioni De Rothschild estinte »	1,690,650.00	
N. 1,015, Obbligazioni De Gas in circolazione »	431,375.00	
Da riportare L.	2,744,650.00	*L.* 150,000,000.00

Riporto L.	2,744,650 00	*L.* 150,000,000 00
N. 1,415 Obbligazioni De Gas estinte . . . . »	495,975.00	
N. 190 Buoni Bayard in circolazione . . . . »	95,000.00	
N. 610 Buoni Bayard estinti . . . . . . »	250,500.00	
L.	3 586,125.00	
		L. 239,523,582.98

Fra i titoli suddetti estinti, furono convertiti in Obbligazioni sociali:
N. 845 Obbligazioni De Rothschild.
» 248 Id. De Gas.
» 109 Buoni Bayard.

Interessi ed estinzioni arretrate di titoli	» 5,418,141.75
Creditori diversi	» 70,748,183.10
Gestione Calabro-Sicula	» 14.546,971.38
Casse di previdenza	» 4,573,198,29
Liquidazione generale	» 5,302,854.02
	L. 490,112,931.52

Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e dei magazz., per L.	424,040,179.09	
Debitori diversi . . »	29,309,074.02	
Gestione Calab.-Sicula »	31,005,270.76	
		» 484,354,523 87

Avremo, al 1° gennaio 1880, un attivo di Cassa e Portafoglio di . . . . . . L.	5,758,407.65
A questa somma aggiungendo:	
il residuo per Beni demaniali da incassare . . . . »	335,329.64
le sovvenzioni dello Stato . . . . . . »	24,000,000,00
i prodotti netti dell'Esercizio . . . . »	6,000,000,00
ascenderanno le attività a . . . . . L.	36,093,737.29

Nel bilancio di previsione delle spese per il 1880 essendosi portato:

per imposte ed aggi . L.	3,300.000.00	
per interessi ed ammortamenti. . . . . . . »	29,500,000.00	
per costruzioni ed approvvigionamenti . . . . »	8,300,000.00	
		» 41,100.000.00

Rimane da provvedersi per l'anno 1880 la somma di . . . . L.	5.006,262.71

onde far fronte alle espropriazioni, ai lavori ed alle provviste per la costruzione delle nuove linee Termoli-Campobasso-Benevento ed Aquila-Rieti.

II. — Costruzioni ed Armamento.

Nel corso dell'anno 1879, furono regolarmente continuati i lavori della Stazione definitiva di Ancona.

Vennero condotte a termine la Rimessa per le locomotive e la Rimessa per le vetture, e fu collocata in opera la grande tettoia per i convogli, di lunghezza metri 138.75
e di larghezza tra il vivo dei muri . . . » 31.36
coprente così la superficie di metri quadrati » 4,351.20

Vi furono impiegati:

Chilogrammi di ferro	155,000
» di acciaio	19,000
» di ghisa	6,400
» di zinco.	32,000

e la spesa totale fu liquidata nella somma di L. 130,000 corrispondente a L. 30 per ogni metro superficiale della proiezione orizzontale.

Si proseguirono inoltre i lavori di ampliamento del piazzale interno di quella Stazione verso mare, con difesa di scogliere.

Tra Foggia e Brindisi si aggiunsero, ai già fatti, altri lavori allo scopo di impedire le inondazioni della strada, rialzandone il livello, costruendo nuovi acquedotti, ed aprendo nuove cunette e fossi di guardia.

Sulla linea Foggia-Napoli si eseguirono consolidamenti e difese lungo il torrente Cervaro e lungo il fiume Calore; lavori della stessa specie vennero eseguiti sulla linea Pescara-Aquila contro il Pescara e l'Aterno.

Venne costruito un magazzino per le merci a piccola velocità nella Stazione di Russi, e furono costruite nuove case cantoniere sulla linea Bologna-Ancona.

Nella Stazione di Ariano venne sostituito un magazzino stabile in muratura alla tettoia provvisoria in legname per le merci.

Nella Stazione di Napoli fu, con opportune opere, separata l'area addetta al magazzino dal piazzale delle merci, e costruita una tettoia per deposito dei materiali minuti di armamento.

Si fecero parecchi tratti di muri di cinta nelle Stazioni di Ancona, Ostuni, S. Cesario, Montaguto e Napoli.

Venne ricambiata su lunghe tratte la ghiaia terrosa impiegata, fin dalla prima costruzione della linea Bologna-Ancona, nella formazione della massicciata. Su tutta la rete, si diede opera a riparare e verniciare i ponti in *ferro*.

Nell'intento di migliorare il servizio d'alimentazione delle locomotive (che, come sapete, è sulle nostre linee in condizioni assai sfavorevoli), si è stabilita una presa d'acqua a sponda sinistra del fiume Pescara, con vasche di depurazione, donde, mediante condotta di tubi, essa è portata in quella Stazione.

Venne aggiunta una nuova vasca al rifornitore di Santa Chiara presso Taranto; ed altro rifornitore venne stabilito a breve distanza dalla Stazione di Bisceglie.

Nelle Stazioni di Castel S. Pietro, Rimini, Ancona, Pedaso, Foggia, Barletta, Brindisi, Squinzano, Montecalvo, Benevento, Napoli e Salerno, furono armati nuovi binari coll'impiego di nove scambi semplici e di uno triplice.

Si collocarono due piattaforme, una nella Stazione di Foggia per il servizio dei magazzini, la seconda nella Stazione di Ancona.

Nuovi ponti a bilico, della portata di 20 tonnellate, furono messi in opera alla Cava di Villa Inglese, alla Stazione di Savignano di Romagna ed alle Officine di Rimini.

Furono impiantati segnali con disco girevole *agli* accessi della fermata dell'Ofantino e presso la diramazione al porto di Brindisi.

Nell'anno 1879 vennero armati metri 41,570 di binario con guide di acciaio, dei quali 6846 con guide di 12^m a giunto sospeso, in continuazione dei tratti Foggia-Cervaro e Napoli-Casoria.

Aggiungendo all'accennata lunghezza di metri 41,570 le parti di binario in acciaio già esistenti al fine dell'anno 1878, risulta alla fine dell'anno 1879 la lunghezza totale di chilometri 156,689 armati in acciaio.

Nei ricambii dell'armamento furono messi in opera nell'anno 1879 i materiali indicati nella seguente tabella, in confronto con quelli impiegati nell'anno precedente:

INDICAZIONE DEL MATERIALE	NUMERO dei pezzi impiegati		Aumento	Diminuzione
	nel 1879	nel 1878		
Guide di acciaio da m. 11.90 a m. 12.00	1,141	2,296	»	1,155
Id. Id. da 5.96 a 6.05 . . .	11,605	14,366	»	2,761
Id. id. di ferro	15,363	14,720	643	»
Stecche	17,927	19,300	»	1,373
Piastrelle	21,274	20,826	448	»
Viti	90,372	94,499	»	4,127
Arpioni	175,052	203,567	»	28,515
Traverse	115,460	131,657	»	16,197

III — Spese di costruzione.

Le spese di costruzione al 31 dicembre 1879 risultano dal Bilancio generale in . . . . . . L.	377,000,334.01
mentre alla fine del 1878 ascendevano a »	374,800,388.59
quindi la differenza di . . . . . . L.	2,199,945.42

formata come appresso:

a) spese di costruzione fatte nel corso dell'anno 1879 . . . . L. 1,542,115.61

b) spese per regolamento di conti relativi ad annate precedenti . . . . . » 657,829.81

Totale come sopra L. 2,199,945.42

(Continua)

SOCIETA' DELLE FERROVIE ROMANE

Lunedì 18 corr. ebbe luogo in Firenze l'annunciata assemblea generale delle Ferrovie Romane, e ne riferiamo il rendiconto recatoci dalla *Nazione* di ieri, in attesa della Relazione ufficiale, che pubblicheremo come al solito:

L'adunanza è aperta dal Presidente senatore Fenzi, alle ore 1 pom.

Sono intervenuti 163 azionisti, rappresentanti 108,893 Azioni Romane e 35,081 Azioni Livornesi, aventi diritto a numero 12,560 voti.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Presidente dichiara legalmente costituita l'assemblea, e invita i notari a leggere gli inviti di convocazione.

Il *Presidente*, ai termini dello statuto, dà lettura di un discorso, in nome del Consiglio, intorno allo stato della amministrazione ed alle cose da trattarsi nell'adunanza; fra le quali il Consiglio non ha creduto potere ammettere una proposta del signor Koenigswarter per la nomina di una Commissione liquidatrice, perchè la Società non è, nè può considerarsi in liquidazione, e questa nomina non sarebbe, nè legale, nè conveniente, rispetto a coloro che saranno in possesso delle nostre Azioni al momento in cui la Società cesserà di esistere secondo i propri statuti.

Il *Presidente* dà pur tuttavia, secondo quanto esige lo statuto sociale, comunicazione all'Assemblea della proposta del signor Koenigswarter, ed annunzia come al signor proponente fu data risposta dal Consiglio; ma il signor Koenigswarter ha replicato, protestando contro il rifiuto di proporre all'Assemblea la nomina di una Commissione liquidatrice. Anche di questa lettera vien data comunicazione all'Assemblea.

Il signor *Lemmi* chiede la parola sul discorso del Presidente, per domandargli quali saranno gli effetti del riscatto per gli azionisti, quando non si esegua la Convenzione stipulata col Governo relativamente alla nomina dei consiglieri.

Il *Presidente* rammenta al signor Lemmi che la legge di riscatto non approvò la Convenzione in quella parte che mutava lo stato del Consiglio e il numero dei consiglieri.

Il signor *Pilliot*, in nome degli azionisti francesi, domanda, parlando in francese:

1° Che essendosi il Governo, con la legge di riscatto, riservata la facoltà di attuare la legge stessa prima del 31 dicembre 1881, il Consiglio di amministrazione voglia fare le più vive premure affinchè questa attuazione avvenga al più presto possibile;

2° Che il Consiglio prenda in considerazione per una prossima assemblea la nomina di una Commissione liquidatrice;

3° Che il Consiglio preghi instantemente il Governo a voler pagare i cuponi arretrati a coloro che sono ancora in possesso delle Obbligazioni non riscattate.

Ringrazia infine la Commissione del Consiglio, che ha con tanta premura insistito per la legge di riscatto.

Il *Presidente* risponde, parimente in francese, al signor Pilliot, che il Consiglio, sul primo punto, ha fatto quanto era in lui, ma che sembragli difficile che il riscatto possa essere attuato prima del 31 dicembre 1881, prima cioè che la Commissione d'inchiesta abbia compìto il suo lavoro e che il Parlamento abbia preso la sua decisione; sul secondo punto, che il Consiglio, appena votata la legge di riscatto, ha studiata e fatta studiare dal suo Ufficio legale e da eminenti giureconsulti la questione della nomina di una Commissione liquidatrice, come già ha annunziato nel discorso del Consiglio, ma questa nomina è stata da tutti riconosciuta come illegale; perchè la Società, giusta la legge di riscatto, deve ancora esistere con i suoi statuti, i suoi regolamenti e la sua responsabilità. Nè poi questa nomina è sembrata opportuna e conveniente, perchè coloro che possono meritare ora la fiducia degli attuali azionisti, potrebbero non meritare la fiducia degli azionisti che si troveranno in possesso delle Azioni al momento in cui la Società dovrà entrare in liquidazione. Finalmente risponde sul terzo punto, che il Consiglio, e prima e tanto più dopo la legge del riscatto, ha raccomandato al Governo il pagamento dei cuponi arretrati, ma il Governo vi si è sempre rifiutato, appoggiandosi alla legge del bilancio, che glielo impediva.

L'avv. *Cameroni* ricorda quanto il Consiglio abbia fatto per ottenere che la legge del riscatto divenisse un fatto compiuto, e propone un ringraziamento al Consiglio ed alla Commissione,

Il *Presidente* domanda se è appoggiata la proposta dei signori Pilliot e Cameroni; ed essendo appoggiata, è posta ai voti ed approvata alla unanimità.

Il socio *Ciampi* domanda di parlare sulla proposta Koenigswarter per dimostrarne la legalità e la convenienza.

Il *Presidente* legge l.art. 37 dello statuto, il quale statuisce che una proposta non ammessa all'ordine del giorno dal Consiglio, perchè eccedente i limiti dello statuto, affinchè possa esser discussa, deve essere appoggiata dal quarto dei presenti all'Assemblea; e domandando se è appoggiata, si alzano solo diciotto azionisti.

Il sig. *Cameroni* chiede schiarimenti sulla applicazione dello statuto, a proposito della proposta Koenigswarter. Il Presidente dà gli schiarimenti richiesti, riepilogando il procedimento seguito relativamente alla proposta.

Il socio *Ciampi* protesta per non aver potuto svolgere gli argomenti in appoggio della proposta Koenigswarter.

Il *Presidente* prende atto della protesta, ma dichiara di essersi regolato strettamente secondo dispone lo statuto sociale.

Il socio *Gabussi* domanda se il Consiglio ha preso disposizioni per facilitare il lavoro della liquidazione.

Il *Presidente* risponde che il concetto del Consiglio è quello di coadiuvare e facilitare in ogni modo possibile la liquidazione e la risoluzione delle questioni che ne potrebbero trattenere il compimento.

Il socio *Morghen* dichiara di non credere alla illegalità della nomina della Commissione liquidatrice prima della cessazione della Società; e mentre annunzia che già esiste avanti il Tribunale di Firenze, e vicina ad esser discussa, una causa fra gli azionisti per risolvere sollecitamente, e prima della cessazione della Società, la questione di riparto fra le Azioni privilegiate e comuni della rendita data come prezzo del riscatto, domanda di fare un ordine del giorno per portare alla prossima assemblea ordinaria del giugno 1881, o straordinaria se ne sia il caso, la nomina della Commissione liquidatrice.

Il *Presidente* osserva che non può porre in discussione una proposta che non è all'ordine del giorno.

Il sig. *Morghen* si contenterebbe anche di fare una semplice raccomandazione, concetto a cui si associa il sig. Cameroni.

Il socio *Morghen* si limita perciò a dichiarare di non aver appoggiato la proposta Koenigswarter, non perchè la credesse eccedente i limiti dello statuto, ma perchè la credeva inopportuna, e domanda se altri soci dividono questa sua dichiarazione.

Il socio *Ciampi* raccomanda, per conto suo, che in una prossima adunanza sia nominata la Commissione liquidatrice, appoggiandosi alla Convenzione del 23 novembre 1873.

Il *Presidente* risponde che l'art. 1 della legge di riscatto sospende a tutto il 31 dicembre 1881 tutti gli effetti di quella Convenzione.

L'avv. *Pollini* solleva la questione d'ordine, secondo lo statuto, che impedisce di tornare con una nuova delibe-

razione su una deliberazione già presa, salvo a chiunque di fare quelle dichiarazioni che crede sopra il suo voto.

Il socio *Gabussi* non vuole saperne di dichiarazioni: ognuno la pensi come crede, e domanda esso pure l'ordine del giorno puro e semplice.

Il socio *Morghen* ha depositata in iscritto la dichiarazione di cui ha sopra parlato, aggiungendovi la raccomandazione di cui ha parlato il socio *Ciampi*, e molti soci alzandosi hanno inteso di associarvisi,

Il *Presidente* invita poscia i Sindaci a leggere il loro rapporto.

Il socio *Lemmi* propone che si ometta la lettura del rapporto dei Sindaci e della relazione dell'Amministrazione già circolate a stampa; e questa proposta è approvata.

Si pone in discussione il bilancio.

Il socio *Lemmi* fa alcune osservazioni sopra alcuni punti del Bilancio, alle quali rispondono il reggente la Direzione generale comm. Bertina, il consigliere Sacerdoti ed il Presidente.

Il socio *Gabussi* vorrebbe sapere se il Commissario del Governo, ora che le strade son del Governo, approva il Bilancio.

Il *Presidente* osserva che non è questo il luogo in cui il Commissario dovrebbe dire la sua parola a questo proposito.

Posto ai voti, il Bilancio è approvato all'unanimità.

Si propone dal socio *Morghen* che si assegni ai Sindaci il solito compenso; e messa ai voti tale proposta, è approvata all'unanimità.

Si comincia dai notari l'appello nominale per la nomina dei consiglieri e dei sindaci. I notari raccolgono le schede, e quindi procedono allo spoglio.

Risultano eletti:

A *Consigliere d'Amministrazione* fino al 31 dicembre 1880, in sostituzione del dimissionario sig. marchese Berardi, il sig. Pillot Augusto con voti 9494;

A *Consiglieri d'Amministrazione* per entrare in carica il 1° gennaio 1881:

I signori: Vimercati Gaetano con voti 9919. — Tossizza barone Michele, 9919. — Bigatti cav. Ambrogio, 9870. — Guglielmi march. Giacinto, 9733. — Pepoli senatore Giovachino, 9602 — Pilliot Augusto, 9572.

A *Sindaci revisori* del Bilancio per l'esercizio del 1880:

I signori: Brunicardi ing. Adolfo con voti 9719. — Campioni Pompeo, 9714 — Sciamà Leone, 9402.

A *Supplenti* ai medesimi:

I signori: Bacci Francesco con voti 11635. — Pereyra de Leon Raimondo, 9446.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO NEL 1879

Dall'8° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo per l'anno 1879, che abbiamo noi pure ricevuto e che pubblicheremo, come al solito, nei prossimi numeri, la *Gazz. Ticin.* trova di rilevare, fra le altre cose, quanto segue:

1° Che il preventivo definitivo delle spese per la rete ridotta della Ferrovia del Gottardo, in paragone al preventivo della Conferenza internazionale di 227,000,000 di franchi, prevede un risparmio di . . . . fr. 5,021,000

2° Che questo preventivo definitivo di spese, alla partita « imprevisti », importa . . . » 6,402,705

3° Che nell'aggiudicazione dei lavori e forniture a solidi e capaci impresarii si ottenne un ribasso, e quindi un risparmio sulle spese previste, di. . . . . » 5,255,700

4° Che la diminuzione del corso sui 6 milioni di franchi di Obbligazioni 1° rango, le quali, a tenore del trattato di Berlino del 4

Da ripartirsi L. 16,679,405

Riporto L. 16,679,405

marzo 1879, erano stato assunte dal Consorzio al prezzo minimo del 63 0[0, in seguito a vendite favorevoli di queste Obbligazioni, si produsse una spesa minore di . . . . . » 1,084,476 di quella che erasi portata in conto nel preventivo-spese.

Quindi la Società dispone, per risparmii sulla costruzione della rete ridotta, di una riserva di . . . . fr. 17,763,881

È noto che, in seguito ad un'accurata revisione, praticatasi al principio di quest'anno, del preventivo per la costruzione della linea, che naturalmente costituisce il più importante capitolo, è permesso di prevedere un *minor bisogno* di fr. 81,000, quantunque per la costruzione e la muratura dei tunnels sia stata portata in conto una somma di franchi 1,532,000, maggiore di quella ammessa nel preventivo del marzo 1879. Questa maggiore spesa per i tunnels è più che coperta, in quanto che le difficoltà sulle linee aperte, e quindi le spese di esecuzione, furono in realtà minori di quelle che facevano prevedere gli studii.

Però è probabile invece, che in alcuni altri capitoli del preventivo, specialmente alla *parte-interessi*, ecc., la cifra esposta per la *Direzione tecnica* nel preventivo del marzo 1879 abbia ad essere superata. Ma a questa maggiore spesa si può contrapporre ancora una considerevole minore uscita ai capitoli *Espropriazioni*, *Edifizii*, ecc., in modo che dallo stato odierno dei lavori si può ammettere che la maggior parte della riserva sopra accennata rimarrà intatta.

A proposito della costruzione della linea del Monte Ceneri, lo stesso Rapporto constata che, coll'aggiudicazione dei lavori e delle somministrazioni per la linea (*Unterbau*), dei ponti in ferro, delle ruotaie per detto tronco, si è realizzato un risparmio di. . . . . fr. 1,687,498 e che il preventivo ha una partita per spese impreviste di . . . . » 874,780

Per cui la riserva su questa linea è di . » 2,562,278 di cui una parte però (da fr. 400,000 a 500,000) dovrà essere impiegata per l'ampliamento della Stazione internazionale di Chiasso, divenuto necessario in conseguenza della costruzione della linea del Ceneri.

Del resto, è noto che l'intiera riserva, della somma rotonda di venti milioni, è destinata, per il caso di un esercizio in principio alquanto incerto, ad assicurare gli interessi dei creditori ipotecarii della Società (obbligazionisti) in tutte le eventualità. Certamente l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, coi mezzi che sono a sua disposizione, farà in modo di evitare che ciò avvenga, e che fino dal principio la ferrovia del Gottardo sia alimentata in guisa da assicurare anche agli azionisti un dividendo sull'esercizio. Le informazioni attinte al relativo Dipartimento permettono di assicurare che già tutte le misure sono prese per assicurare, non solo il transito attuale per la montagna, ma specialmente si agisce per attirare sulla nuova linea il trasporto della mercanzia del Mediterraneo e per l'Oriente, ove sia necessario con nuovi mezzi e forze, in modo da contendere la palma ai nostri vicini occidentali. Quindi anche da questo lato si può esser tranquilli che tutto sarà fatto per tutelare gli interessi con forze adequate.

Molto può fare il Commercio medio-europeo da sè, nel proprio interesse ed in quello del proprio pubblico, come pure con vantaggio dell'impresa della Ferrovia del Gottardo; già fin d'ora esso deve cercare di stabilire delle dirette comunicazioni, le quali acquisteranno, *immediatamente* dopo l'apertura della ferrovia, una importanza pratica. Specialmente si dovranno rendere il più possibilmente dirette le relazioni del mondo commerciale al di qua delle Alpi coll'Oriente, coll'India e l'Asia orientale, coll'Australia, ecc., utilizzando la nuova via, e rendendo superfluo il commercio intermedio di Londra ed in parte di Amsterdam, e quindi il relativo aumento dei prezzi. Ciò è naturale; e dopo l'apertura della nuova linea diretta, i detti *Entrepôts*, da cui finora il continente era in gran parte dipendente, perderanno la loro influenza nel cuore di questo continente.

Nostre Corrispondenze

Roma, 29 giugno.

Concedetemi di rispondere brevemente alle osservazioni che mi rivolge l'illustre Colladon colla lettera da voi stampata nel numero ultimo del *Monitore*.

Io rispetto, anzi venero l'illustre fisico ginevrino, e non ho messo in discussione nessuna delle osservazioni che si contengono nel suo recente studio di parallelo tra la ferrovia del Monte-Bianco e quella del Sempione. Ma io debbo, con mio rammarico, ripetere ciò che dissi. Non conosco nè l'ing. Gerwig, nè l'ing. Helwag, e mi è indifferente il merito dell'uno, come il torto dell'altro. Non ignoravo, d'altronde, quello che è successo al Gottardo: ma ripeto che non vi era nessuna ragione di citare, oltre il sistema difettoso già seguito al Gottardo, anche l'autore di tal sistema, trattando di linee le quali non hanno bisogno che di criterii tecnici per essere paragonate.

Se il Gerwig avesse patrocinato il Monte-Bianco, il combattere il suo sistema, e nel tempo stesso il *suo nome*, sarebbe stato logico, anzi forse necessario. Ma del Gerwig non occorreva, nè giovava fare il nome; e l'aver insistito su questo, debbo ritenere sia stato effetto di passione, poichè non oserei attribuirlo ad altro motivo; e lo scienziato sereno, che non si occupa di uno studio critico biografico, ma di un problema impersonale, non cita le persone che lo risolsero male, quando il citarle non fa fare nè un passo, *nè una linea* di più alla soluzione.

L'illustre Colladon, me lo perdoni, rincara la dose colla diffusa argomentazione contro il Gerwig, che si contiene nella sua lettera al *Monitore*. Eppure il dimostrare che errò il Gerwig o un Tizio qualunque, è al tutto indifferente; ed ha invece tutta l'importanza possibile l'argomento di fatto, che si desume dall'essersi nella ferrovia del Gottardo riconosciuto indispensabile di far le linee di accesso lungo il fondo delle valli, elevandosi con gallerie elicoidali ai ripiani. Il che, del resto, se non mi sbaglio, era enunciato in massima, prima del 1860, dall'ing. Flachat, appunto in uno studio sul passaggio ferroviario del Sempione. —

Di già che ho cominciato colla polemica, continuo. Veramente non è ciò che mi piace di più; ma mi sembrerebbe di mancare alla fiducia che voi avete in me riposta, se non facessi del mio meglio per dimostrare a voi ed ai vostri lettori che quanto vi scrivo è sempre informato al principio del vero e del giusto.

Il *Popolo Romano* di sabato, 26 giugno, riprende l'argomento delle nuove costruzioni ferroviarie, e scrive un articolo di risposta alle osservazioni dell'ultima mia corrispondenza al *Monitore*, a proposito di quanto il diario romano aveva scritto in un suo numero precedente sulla esecuzione della legge 29 luglio 1879.

Mi preme, innanzi tutto, di rilevare che, se faccio della polemica, la fo per conto mio, e non per conto del Ministero dei lavori pubblici, come con poco discernimento sembra credere il *Popolo Romano*. La polemica la ho sollevata nell'interesse della verità, supponendo che tale debbà essere lo scopo di tutti.

Del resto, l'on. Baccarini ha lo scilinguagnolo molto sciolto, e non ha certo bisogno del mio debole aiuto. Egli, invece di parlare sui giornali, può parlare alla Camera, e gli amici e gli avversarii suoi conoscono benissimo come sappia difendersi dagli attacchi che gli vengono mossi.

Ed ora eccomi all'esame di quanto dice il *Popolo Romano* nel suo ultimo articolo. Esso conferma ciò che ha già detto, cioè che il corrente anno non sarà fecondo, nè per la continuazione dei lavori di ferrovie già autorizzate, nè per quelle di nuova costruzione.

Ho già ammesso che per quest'ultime ritengo non si spenderanno più di 10 milioni; ma il *Popolo Romano* può star certo che dei 32 milioni e mezzo assegnati ai lavori già autorizzati, non resterà un soldo; ed inoltre talune ferrovie, come ad esempio le Calabro-Sicule, mangeranno assai più del fondo stanziato per loro, e non pochi dei pagamenti degli ultimi mesi di quest'anno dovranno essere rimandati al nuovo bilancio: ciò che spesso si è verificato in questi ultimi anni, come d'altronde è facile rilevare da documenti e statistiche pubblicate dal Ministero dei lavori pubblici.

L'ammettere una spesa limitata per quest'anno a 10 milioni di lire su 26 e mezzo che se ne hanno disponibili, fa dire al *Popolo Romano* che ciò collima con quanto esso ha detto, e quindi non distrugge il valore delle sue asserzioni. — È questione di modo d'intenderla; e se quanto afferma il diario romano dovesse essere vero, sarei obbligato a persuadermi, contrariamente a ciò che ne pensa il Grimaldi, che *l'aritmetica è un'opinione*. Quando si arriva a dire che la proporzione fra 60 e 10 è la stessa che fra 29 e 10, si comprende da ognuno come per tal modo l'aritmetica diventa un'opinione; ma però, ad onor del vero, un'opinione molto sbagliata.

Nella precedente mia corrispondenza ho detto che lo spendere in quest'anno 10 milioni per nuove ferrovie, se non è molto, non sarebbe tuttavia quel poco che ne dice il *Popolo Romano*. Voglio corroborare questo mio asserto con un esempio assai appropriato al caso.

Ognuno sa come colla legge del 28 agosto 1870, n. 5858, sia stata data facoltà al Governo di continuare per proprio conto i lavori delle Calabro-Sicule, e come il preventivo di questi lavori venisse fissato in L. 90,000,000, da spendersi: 10 milioni nel 1870, e 20 milioni in ciascuno dei quattro anni successivi.

Per l'esecuzione di quella legge, occorrendo di avere presso l'Amministrazione centrale dei lavori pubblici un uomo di valore assoluto, pratico di lavori ferroviarii, e di una energia ed integrità a tutta prova, il Mordini, allora Ministro dei lavori pubblici, fece cadere la scelta sul Valsecchi, la cui abilità, rettitudine e fermezza sono ormai a tutti ben note.

Ebbene, con tutta la buona volontà, con tutta la capacità ed energia del Valsecchi, quanto credete si sia speso nei primi anni? Nel 1870, L. 269,500; nel 1871, L. 4,400,000; nel 1872, L. 15,400,000. Ed è solo nel 1873 che si cominciò a superare coi pagamenti lo stanziamento fissato dalla legge. — Notate poi che si trattava di dar esecuzione ad una di quelle leggi senza tanti sottintesi, senza concorsi di Corpi morali, e senza tante altre *belle cose* simili, delle quali è piena zeppa quella del luglio 1879.

Ma ciò che cosa dimostra? Dimostra che, dacchè mondo è mondo, tutte le cose, al loro iniziarsi, procedono molto adagio, e non è se non dopo parecchio tempo che finiscono per prendere un andamento regolare.

Ripeto ancor oggi di non essere ottimista; ed a provarlo, vi dirò essere io il primo ad ammettere che forse l'on. Baccarini avrebbe potuto in alcuni particolari far meglio di quello che fece per la esecuzione della suddetta legge. Ma non posso ammettere che a lui si faccia carico di ciò che non è colpa di nessuno, fuorchè della natura delle cose. Se si deve movere rampogna all' on. Ministro, è precisamente pel fatto contrario a quello che gli vorrebbe addebitare il *Popolo Romano*. L'avere ceduto alle sollecitazioni e fatto iniziare gli studii su troppo larga scala, il non aver limitato il lavoro da farsi alla forza di un buon personale, e l'averlo accresciuto non sempre felicemente, facendo anche, sotto l'azione delle pressioni parlamentari, troppo insistenti premure agli Ufficii tecnici perchè avessero a presentare dei progetti, portò la conseguenza che non pochi di tali progetti, arrivati davanti al Consiglio superiore, furono da esso rimandati con voto sfavorevole.

Se il Governo vuole evitare liti colle Imprese, se vuole delle costruzioni ben fatte, bisogna che faccia studiare meglio i suoi progetti; e per studiarli meglio, occorre, oltre ad un personale capace, anche molto tempo disponibile: senza di che, invece di progetti, si hanno dei pasticci. Ed allora segue la geremiade delle recriminazioni contro gli ingegneri governativi e contro i loro preventivi, i quali, appunto perchè non sufficientemente studiati, richiedono moltissime opere all'infuori di quelle previste, e che si dicono *accessorie*, ma che erano prevedibilissime sin da principio in un progetto bene studiato.

Sono però perfettamente d'accordo col *Popolo Romano* nel giudicare l'articolo fatto aggiungere ai Capitolati d'appalto finora conchiusi, col quale si diffidano gli assuntori dei lavori, ch'essi non avranno alcun diritto ad indennità o compensi per l'eventuale ritardo dei pagamenti degli acconti sui lavori stessi, dovendo questi, a tenore dell'articolo aggiunto, venir fatti in proporzione delle somme disponibili.

È un articolo autoritario, il quale fa dello Stato, nella sua qualità di contraente, qualche cosa di troppo elevato in confronto dell'altro contraente, e ciò contrariamente ai principii i più elementari di giustizia. Si comprenderebbe che lo Stato dicesse chiaramente ad un appaltatore: « Io voglio che mi ultimiate la linea tale in tanti anni; però non vi pagherò che in un periodo di tanto ». In questo modo, l'assuntore avrebbe campo di calcolare il danno del ritardato pagamento, e si regolerebbe in conseguenza nelle offerte di ribasso d'asta. Ma lasciare l'assuntore alla mercé del Governo, il quale (concedetemi la frase poco parlamentare), quando l'altro bussa a *denari*, potrebbe avere, col detto articolo, facoltà di rispondere *coppe*, mi pare cosa che una persona oculata come l'on. Baccarini non avrebbe dovuto lasciar passare.

Però il *Popolo Romano* cade nuovamente in errore, quando ritiene che quell'articolo sia stato aggiunto ai Capitolati, perchè mancassero le somme occorrenti a pagare gli acconti sui lavori. Per quest'anno abbiamo disponibile il ricavato dall'alienazione di rendita fino alla concorrenza dei 62 milioni necessarii per le costruzioni di ferrovie, epperciò, come già dissi l'altra volta, per quest'anno non occorre operazione finanziaria.

Un'operazione finanziaria si renderà necessaria, forse, se si vorrà anticipare il termine di ultimazione dei lavori; ma ciò non può farsi, se non si è prima autorizzati da una nuova legge, giacchè quella del luglio 1879 non dà tale facoltà al Governo.

E con ciò faccio punto sull'argomento, non senza soggiungere che lo schema di legge a modificazione di quella suddetta, è già stato presentato, come sapete, alla Camera dei deputati dall'on. Baccarini nella seduta del 26 corr.

Resterà a vedere se la Camera ed il Senato avranno il tempo di occuparsi del nuovo progetto; ad ogni modo, mi pare che il Ministro abbia fatto il suo dovere, come lo ha fatto senza dubbio, e lo farà sempre, per quanto da lui dipende, il Direttore generale delle Strade ferrate, comm. Valsecchi. —

Per chiusa, eccovi il solito sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 21 al 26 giugno corrente.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi:

Alla costruzione di un fabbricato viaggiatori e di un magazzino-merci nella Stazione di Asciano, della ferrovia Empoli-Chiusi;

All'impianto di un deposito per locomotive ed all'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Roccella, della ferrovia Taranto-Reggio;

Ad opere di risanamento nella località della Stazione di Buffaloria, della ferrovia suddetta;

All'esercizio di un *tramway* a vapore della Cascina Gobba a Vimercate, lungo la strada provinciale d'Imbersago, in provincia di Milano;

All'impianto di un faro di terz'ordine nell'isola Vulcano, in provincia di Messina.

Ha del pari approvati i progetti per due tronchi di ferrovia a scartamento normale da Mestre a Camposampiero e da Conegliano ad Oderzo; un progetto di massima per sistemazione delle arginature del Gorzone, dalla confluenza del Canale di S. Caterina sino al suo sbocco in conca di Brondolo; e finalmente un piano regolatore di ampliamento della zona esterna della città di Bergamo.

DELTA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In relazione a quanto annunciammo nel precedente numero, il Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia ha approvato, nella sua seduta di sabbato 26 corr., le proposte per le promozioni ed aumenti di stipendio anche pei Servizii di ragioneria e Cassa centrale e di Consulenza legale, sulla base della pianta morale del 1873.

Sappiamo poi che nella prossima seduta lo stesso Consiglio prenderà le opportune disposizioni per la promulgazione delle suddette promozioni ai diversi Servizii, con invito ai medesimi di preparare quelle proposte complementari che fossero del caso.

Dal nostro rappresentante all'annunciata inaugurazione dei nuovi tronchi delle Ferrovie Sarde, abbiamo ricevuto il seguente telegramma:

Sassari, 29, ore 23.35 - Presenti Baccarini, deputati e senatori Sardi, giornalisti romani, rappresentanti *Times* e vostro *Monitore*. Traversata e visita Golfo Aranci, inaugurazione Oschiri-Chilivani riuscitissime. Arriviamo adesso Sassari Tutta popolazione plaudente, musiche, illuminazione. A mezzanotte banchetto alla Prefettura, domani quello municipale. Giovedì inaugurazione linea Sassari-Cagliari. Grandi preparativi.

Oggi si raduna a Genova una Commissione di rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia, del Municipio, della Capitaneria di porto, della Camera di commercio, dell'Intendenza di finanza, del Genio navale e dei porti e spiaggie, allo scopo di stabilire le norme e condizioni pel prossimo servizio da attivarsi sui nuovi binarii di Santa Limbania, la cui posa trovasi già compiuta.

Oggi ha luogo la inaugurazione del tronco di *tramway* da Milano a Vimercate, della Società del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio. Ne renderemo conto ai nostri lettori, essendo noi stati gentilmente invitati alla festa.

Il nostro Governo ha annuito in massima a quanto fu stabilito nelle conferenze internazionali che ebbero luogo a Berna allo scopo di regolare con norme uniformi il servizio dei trasporti internazionali. Però, da parte del nostro Governo, furono fatte a quello svizzero, opportune riserve coll'intendimento di proporre le variazioni che si riterranno convenienti per l'interesse del nostro paese, nella nuova adunanza dei delegati internazionali, che si terrà a Berna al principio del prossimo autunno.

Da diversi degli Ufficii tecnici, a cui sono affidati gli studii delle nuove linee di ferrovia, sono stati sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti di appalto pei seguenti tronchi:

Linea da Sicignano a Castrocucco — Progetto di variante al 1° tronco della linea, compreso fra Sicignano e Galdo. Lunghezza m. 7,500; importo del preventivo L. 3,525,000.

Linea da Teramo a Giulianova — Progetto del tronco dal torrente Ripattone al torrente Fiumicillo, della lunghezza di m. 5,470. I lavori contemplati dal progetto sono: movimenti di terra, opere d'arte e lavori diversi ed imprevisti. La somma presunta per l'appalto dei detti lavori è di L. 378,000, nella quale non figurano le espropriazioni, che sono valutate L. 47,000.

Linea Adria-Chioggia — Progetto del tronco fra Adria ed il Canale di Loreo, della lunghezza di m. 10,400. Nell'appalto sono compresi: movimenti di terra, opere d'arte e lavori diversi ed imprevisti, per un importo complessivo di lire 350,000. In queste però non sono comprese le espropriazioni, preventivate in L. 160,000, nè la somma a disposizione dell'Amministrazione in L. 30,000.

Linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni — Progetto del tronco da Bressana Bottarone a Broni. Lunghezza m. 13,000; importo dell'appalto L. 626 mila; lavori da eseguirsi dall'Amministrazione L. 365 mila.

Oltre agl'ingegneri Richard ed Oliva, di cui annunciammo a suo tempo la partenza per la Spagna, invitati a prendere servizio in quella Società ferroviaria del Nord-Ovest, sappiamo che in questi giorni sono partiti per la stessa destinazione altri funzionarii tecnici appartenenti, come i suddetti, alle Ferrovie dell'Alta Italia, e tra questi i signori Mazza e Valaguzza, il primo già capo-divisione, presso il Servizio della Trazione in Torino, ed il secondo già capo-sezione della Manutenzione in Genova.

La suddetta Società ha nominato il Richard a Direttore delle Costruzioni, l'Oliva ad Ingegnere in capo delle Costruzioni, il Mazza ad Ingegnere in capo del materiale e trazione, ed il Valaguzza ad Ingegnere in capo della Manutenzione.

Se non andiamo errati, è questo il primo caso di una grande Amministrazione, che si costituisce all'estero sotto la direzione di agenti superiori quasi tutti italiani; e mentre dobbiamo esser lieti di tale dimostrazione di stima e fiducia, non possiamo che congratularci di tutto cuore cogli egregi funzionarii prescelti, i quali non mancheranno certo di rendersi sempre più degni dell'onore impartito loro ed al paese nostro.

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ultimamente prese le seguenti più importanti deliberazioni:

Ha autorizzata la riparazione di locomotive rese inservibili;

Ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici un preventivo per la provvista del materiale dall'industria nazionale pel decennio 1881-1890;

Ha fatto la proposta al Ministero suddetto per l'acquisto di 31 locomotive, 44 vetture, 10 carri bagagliai, e 250 carri merci: materiale che, eccezione fatta di 19 locomotive, andrà in dotazione della costruenda linea Novara-Pino;

Ha trasmessa pure al Ministero una pianta organica del personale addetto alla costruzione della linea suddetta;

Ha approvata la Convenzione pel servizio cumulativo colla linea Milano-Erba, autorizzando temporariamente il rilascio dei biglietti dalla Stazione della Società di detta linea in *Milano-Piazza-Castello*;

Ha aggiudicato alla Ditta Targioni l'appalto dei lavori d'ampliamento della Stazione di Borgo a Buggiano.

Lo stesso Consiglio, accogliendo la domanda delle Ferrovie Lodovico d'Assia, ha autorizzata l'attuazione, colle solite riduzioni di prezzo, di un viaggio circolare Francoforte-Aschaffenburg-Vienna-Kufstein-Ala Verona-Venezia-Padova-Bo-

logna-Firenze-Empoli-Pisa-Spezia-Genova-Alessandria-Torino-Milano-Arona-S. Gottardo-Lucerna-Basilea-Francoforte.

In seguito a domanda del Governo, il Consiglio di amministrazione del Banco di Napoli ha assentito a prorogare a tutto dicembre 1880 il conto corrente che il Banco medesimo ha col Delegato governativo degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

Dalla Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Meridionali ci venne gentilmente trasmesso un esemplare della Statistica del traffico delle linee Meridionali nell'anno 1879, colla promessa di farci tenere, fra non molto, anche un esemplare della Statistica del traffico delle linee Calabro-Sicule per l'anno medesimo.

Mentre ci sentiamo in debito di ringraziarne la sullodata Direzione, ci riserviamo di occuparci con ogni cura, così dell'una, come dell'altra pubblicazione, che frattanto annunciamo con piacere ai nostri lettori.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Nella seduta di ieri, il Senato approvò il progetto di legge, già votato dalla Camera dei deputati, per la proroga dell'inchiesta ferroviaria e dell'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

Le costruzioni ferroviarie. — Il Ministro dei lavori pubblici presentò alla Camera dei deputati, nella seduta del 25 corr., un progetto per modificazioni alla legge del luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie. Il progetto, in seguito a domanda dell'onorevole Oliva, fu dichiarato d'urgenza.

Ferrovia Parma-Spezia. — In seguito alla diminuzione del ventesimo, fatta in tempo utile, sul presunto prezzo di L. 876,942.90, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 maggio u. s., per lo appalto del tronco della ferrovia Parma Spezia, compreso fra Parma e Fornovo, della lunghezza di m. 23,000 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni, i caselli di guardia, l'inghiaiamento, e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), si procederà il 14 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Parma, simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello che risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di lire 833,095.76, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 14 dalla consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre ai soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Parma, pel fatto deposito interinale di L. 63,000, in numerario od in rendita Debito pubblico; la cauzione definitiva è fissata in L. 114,000 come sopra.

Ferrovia Codola-Nocera. — In seguito alla diminuzione del ventesimo, fatta in tempo utile, sul presunto prezzo di L. 405,449.20, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 maggio u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia Codola-Nocera, in provincia di Salerno, della lunghezza di metri 4470 (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura dell'armamento), si procederà il 14 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno simultaneamente, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello che risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di lire 386,176.74, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 4 dal giorno della consegna. Gli aspiranti dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Salerno, pel fatto deposito interinale di L. 27,000 in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 54,000 come sopra.

Ferrovia della Pontebba — L'*Indipendente* di Trieste pubblica una lunga relazione della visita fatta domenica scorsa dagli ingegneri triestini alla ferrovia Pontebbana. In essa si descrive dettagliatamente quella stupenda linea, coi numerosi ed ardui suoi manufatti, e si conclude col dire:

« Ciò che attira costantemente l'attenzione di chi visita i lavori della ferrovia Pontebbana, si è la cura paziente, minuziosa, con la quale sono stati trattati i minimi particolari e le opere pure di secondaria importanza; talchè qualcuno, confrontando la costruzione della ferrovia Pontebbana con quella fatta eseguire, tra le strettoie della più accurata economia, fra Pontafel e Tarvis dal Governo austriaco, pensa che ci sia stato, da parte dei costruttori italiani, quasi uno spreco, un lusso di dettagli. Per noi invece ciò costituisce il migliore elogio per chi l'ha eseguito: l'economia in cosifatti lavori non è mai commendevole, ed a chi osasse paragonare il dispendio chilometrico fra la costruzione del tratto Udine-Pontebba e quello Pontafel-Tarvis, si potrebbe ripetere il: Ci rivedremo a Filippi ».

La relazione dice che la ferrovia della Pontebba costituisce « una nuova gloria dell'ingegneria italiana »; che qualche manufatto dell'ultimo tronco può gareggiare, per arditezza di concetto e per difficoltà di esecuzione, con quelli famosi del Sömmering; ed osserva : « Non v'ha alcuno a cui possa sfuggire quanta e quale influenza possa esercitare questo nuovo percorso pel commercio dell'Italia con l'Austria, la Boemia, l'Ungheria, la Polonia e buona parte della Russia, influenza che si farà sentire completamente solo allora che fra i due Governi verrà stablito un pieno accordo per riguardo alle tariffe ».

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato, in data 20 corr., il seguente Avviso:

A complemento dell'Avviso del giorno 15. si fa noto al pubblico che rimangono prorogate fino a tutto settembre prossimo, anche le tariffe che scadevano col corrente mese pei trasporti in servizio diretto italo-germanico, da o per le ferrovie dipendenti dal Governo prussiano, od in transito delle medesime.

Ciò stante, fino a tutto settembre predetto, nulla è innovato alle tariffe ed alle norme oggidì in vigore per l'indicato servizio diretto; e solo rammenta che, giusta gli Avvisi del 21 marzo e 1°. aprile corrente anno, la tariffa speciale da e per le ferrovie del Saarbrück fu soppressa col 31 dicembre 1879, motivo per cui le spedizioni da e per il Saarbrück non ponno aver luogo in servizio italo-germanico che fino a Neustadt am Haart; e che la tariffa speciale pei trasporti di derrate alimentari a destinazione od in transito delle ferrovie prussiane non è valida che per frutta fresca e secca, ortaglie, patate, uova.

Ferrovia Acqui-Asti-Chivasso. — Per debito di cronisti, riferiamo dalla *Gazzetta del Popolo* i seguenti particolari sulla seduta ferroviaria tenuta lunedì scorso a Nizza-Monferrato, sotto la presidenza del senatore Saracco.

Erano presenti, oltre l'on. Saracco, il conte Galvagno di Bubbio, il conte Corsi di Bosnasco senatore del regno, l'ing. Adorni, il cav. Salussoglia consigliere provinciale, l'avv. Campi, l'avv. Gamaleri, ed il prof. Vincenzo Porta.

Il comm. Saracco parlò per il primo, esprimendo gratitudine al Comitato per averlo nominato presidente nell'adunanza del 3 aprile scorso. Dichiarò che accettava l'arduo incarico di presidente, quando il detto Comitato avesse avuto

idee precise, col proposito di conseguire quanto era possibile.

La ferrovia Ovada-Chivasso dovendo far parte di una linea internazionale, ed essendo poco probabile che venga effettuata per la troppa spesa, egli trovava opportuno di accontentarsi d'un semplice tronco Acqui-Asti.

Parlò di diversi sistemi, accettando il più acconcio e di minore spesa. Conchiuse coll'accettare la presidenza, solo quando il Comitato, abbandonando le vaste idee, si accontenti di assoggettarsi alla necessità delle cose.

Il cav. Salussioglia accennò alla necessità in cui trovansi i paesi Asti-Chivasso di avere un mezzo di comunicazione più pronto degli attuali e di unire Acqui-Nizza-Asti-Chivasso, avendo in considerazione lo stato di cose relative al detto tronco.

L'avv. Campi si accostò alle idee del comm. Saracco, in quanto che i propugnaiori del detto tronco non ebbero di mira una linea internazionale, ma bensì, una ferrovia che provvedesse agli interessi comuni.

L'ingegnere Adorni dimostrò che il sistema a scartamento ridotto è il più acconcio, dirigendo parole lusinghiere alla città di Nizza, che si fece iniziatrice del progetto.

Il professore Vincenzo Porta, autore del progetto, si manifestò favorevole al sistema ordinorio di ferrovia, non trascurando l'idea del progetto di grande massima, perchè col tempo doveva essa far parte di una linea internazionale.

L'onorevole Saracco, tenendo conto dei diversi sistemi, disse di agire prontamente onde ottenere un risultato sodisfacente, unendo i paesi mancanti di ferrovia; promise di occuparsi seriamente nelle prossime vacanze autunnali e radunare il Comitato a Nizza, pregando l'egregio avvocato Gamaleri di accettare l'incarico di segretario.

In ultimo, l'avv. Campi diede lettura dei telegrammi inviati dal conte Tornielli, dall'on. deputato Compans, dal cav. Pizzorni e dal deputato Serra, membri del Comitato.

Tramway di Ferrara. — Il Consiglio provinciale di Ferrara ha votata la vasta linea del *tramway* destinato a congiungere Ferrara coll'Adriatico, colla Romagna e col Veneto, assicurando con questo importante lavoro la tanto sospirata bonificazione del territorio ferrarese.

La concessione venne fatta alla Società Pavesi.

Bonificamento delle regioni di malaria lungo le ferrovie. — Gli Ufficii del Senato hanno nominati commissarii per l'esame del progetto di legge presentato dall'on. Torelli, e di cui abbiamo già parlato, pel bonificamento delle regioni infette dalla malaria lungo le ferrovie del regno, gli on. Pantaleoni, Moleschott, Verga C., e Bembo, oltre il proponente.

Ferrovia del Vesuvio. — La *Libertà* ha per telegrafo da Napoli, 27:

Stanotte ebbe luogo, per la prima volta, l'illuminazione della ferrovia funiculare del Vesuvio con luce elettrica. Un'apposita macchina a vapore mette in moto due macchine Gramme, che producono la necessaria elettricità, da servire a 15 lampade distribuite lungo la ferrovia e fino al piazzale del grande cratere. L'illuminazione è riuscita stupendamente. L'apparecchio fornito da Siemens e Halske di Berlino è ottimo. Da Napoli si vedeva molto bene la striscia bianca di luce sulla vetta del Vesuvio.

Stazioni internazionali tra l' Italia e la Francia. — La Camera dei deputati, nella tornata del 24 corr., approvò senza discussione il progetto di legge relativo alla Convenzione per le Stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia, che abbiamo già riferito.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 23:

Il Consiglio federale ha chiesto ai Consigli legislativi l'autorizzazione, in vista di una probabile domanda che sarà inoltrata, avanti la prossima sessione degli stessi, dalle Società ferroviarie interessate, di accordare la cessione alla Ferrovia Centrale della concessione del tronco Suhr-Zofingen, o meglio Aarau-Suhr-Zofingen della già sezione occidentale della Ferrovia Nazionale, il quale, con autorizzazione dell'Assemblea federale, con decreto federale del 14 maggio 1880 è stato ceduto alla ferrovia Nord-Est; e ciò in vista della completa unità di concessione colle altre parti della già sezione occidentale della Ferrovia Nazionale, ed a condizione per la Ferrovia Centrale di applicare, per la nuova linea ricevuta, le tasse normali contenute nella concessione argoviese del 4 novembre 1853 per le sue linee nel Cantone d'Argovia.

— Il Consiglio federale ha risolto di chiedere all'Assemblea federale l'autorizzazione, dopo chiuse le trattative nel senso dell'art. 2 della legge federale sulle ferrovie del 23 dicembre 1872, di impartire la concessione alla Società della ferrovia Nord-Est svizzera per la costruzione e l'esercizio di una congiunzione ferroviaria fra la linea della già ferrovia Nazionale e la linea della Nord-Est presso Oerlikon o Glattburg.

— In seguito ad una domanda in proposito del Comitato per la costruzione di una ferrovia argoviese-lucernese della Seethal, vien proposto ai Consigli legislativi di accordare un nuovo termine fino al 18 luglio 1883 per la costruzione di una ferrovia da Emmenbrucke (Cantone Lucerna) per Beinwyl e Seon in raccordamento colla linea Aarau-Lenzburg e Wildegg-Lenzburg, eventualmente colla ferrovia Nord-Est, che già era stato accordato fino al 18 luglio 1880.

— Inoltre viene trasmessa ai Consigli legislativi una domanda del Comitato promotore per la ferrovia del Brünig per variazione di alcune disposizioni della concessione relativamente alla prima sezione Brienz-Alpnachtstaad, ed una proposta per l'acquisto dell'edificio postale in Winterthur per conto della Confederazione per fr. 225,000.

Monte-Bianco e Sempione. — Nella seduta del 20 corr. al Collegio degl'ingegneri ed architetti di Milano, il socio ing. L. Maimeri, che fu collaboratore del compianto ing. T. Stamm nello studio di un progetto di ferrovia attraverso il Monte-Bianco, lesse alcune considerazioni per ribattere l'opinione ultimamente emessa da molti, che la Galleria del Monte Bianco sia ineseguibile per ragioni di temperatura.

Egli ritiene che la perforazione della Galleria del Monte Bianco non presenterebbe difficoltà notevolmente superiori a quelle del Cenisio e del Gottardo già perforate.

L' ing. Loria, prendendo occasione dalla lettura dell'ing. Maimeri, fece rilevare l'importanza della questione generale della ferrovia del Monte-Bianco dal punto di vista tecnico e commerciale; ed espresse l'avviso che, ora che è vivamente dibattuta la questione se debba preferirsi la linea del Sempione o quella del Monte-Bianco per stabilire un nuovo passaggio alpino fra il Cenisio ed il Gottardo, anche il Collegio degli ingegneri debba pronunciare il proprio parere in proposito, dal punto di vista dell' interesse generale d'Italia.

Il Collegio, riconoscendo l' opportunità della proposta dell' ing. Loria, invitò la Presidenza a nominare all' uopo apposita Commissione, incaricandola di studiare l'argomento e riferire in proposito in una prossima seduta.

Ferrovia del Sömmering. — Nel *Giornale di Udine* leggiamo con piacere la seguente lettera:

« *Egregio sig. Direttore*,

« Ella portava nel numero di ieri un giudizio degli ingegneri triestini intorno alla ferrovia Udine-Pontebba (vedi *Ferrovie Italiane*), *che costituisce una nuova gloria pell'ingegneria italiana*, e che qualche manufatto dell'ultimo tronco può gareggiare, *per arditezza di concetto e difficoltà di esecuzione*, *con quelli famosi del Sömmering*.

« Furono gl'ingegneri veneti Francesconi e Ghega, che forzarono le vaporiere a superare altezze a quell'epoca non ancora raggiunte, e che, appoggiati da un uomo di genio, il ministro De Bruck, tracciarono la strada, divinando che la meccanica sarebbe riuscita, purchè opportunamente ec-

citata. Mille zecchini di premio, e la privativa di fabbricare le occorrenti locomotive, eccitarono talmente gl'industriali d'Europa e d'America, che, pochi mesi dopo aperto il concorso, la Società Maffei di Monaco trionfava di tutte le difficoltà colla locomotiva denominata « Bavaria ».

« Gradisca l'assicurazione della mia distinta stima ed osservanza.

« Udine, 24 giugno 1880.

« AVV. FORNERA ».

Ferrovie del Sud dell'Austria. — La Compagnia delle Strade ferrate del Sud dell'Austria avendo cessato, sin dal 1° gennaio 1880, d'essere affrancata dall'imposta sulle entrate in Austria, il Consiglio d'amministrazione rende avvisati i portatori d'Obbligazioni 3 0[0, che la parte dell'imposta, che la legislazione austriaca permette di mettere a loro carico, sarà prelevata sugli interessi di queste Obbligazioni.

Il pagamento semestrale degli interessi scadenti il 1° luglio prossimo avrà luogo, a partire dal detto giorno, sotto deduzione della ritenuta d'un franco ogni cedola, rappresentante l'ammontare della imposta sulle Obbligazioni della Compagnia, tanto in Austria, quanto in Francia ed in Italia.

Saranno, per conseguenza, pagati franchi 6.50 ogni Obbligazione.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Leggiamo nel *Diritto* di ieri:

Siamo lieti di poter smentire la grave notizia data dall'*Avvenire di Sardegna*. Non soltanto non è vero che malgrado la sentenza dell'Alta Corte di giustizia di Londra, favorevole al comm. Rubattino, la Società francese della ferrovia Bona-Guelma abbia preso o stia per prendere possesso della linea Tunisi-Goletta; ma possiamo anzi affermare che la Compagnia inglese, proprietaria di questo tronco ferroviario, — come del resto era suo dovere — ha formalmente dichiarato che non procederebbe alla consegna della ferrovia fino a che la quistione non sia esaurita.

Ferrovia del Senegal. — La Commissione parlamentare francese dei bilanci ha avuto comunicazione dal segretario generale del Ministero di marina e colonie degli studii fatti per la costruzione di una ferrovia commerciale-strategica attraverso il Senegal. Il generale Faidherbe ha pure appoggiato vivamente questo progetto, dimostrando la necessità che la Francia prevenga l'Inghilterra nella costruzione di una comunicazione con Saigon. Ha aggiunto che la ferrovia del Senegal potrebbe benissimo sostituirsi a quella trans-sahariana qualora per questa si incontrassero troppe difficoltà e troppe spese. La Commissione ha accolto favorevolmente la proposta, incaricando il proprio segretario di stendere l'apposita relazione da presentarsi al Palamento.

Notizie Diverse

Lavori di sistemazione di alcuni porti del Regno — Nella tornata del 25 corr., la Camera dei deputati prese a discutere il progetto di legge per spese straordinarie di sistemazione di alcuni porti, presentato dal Ministro dei lavori pubblici nella tornata del 29 maggio, e già esaminato dalla Commissione composta degli on. Molfino presidente, Mordini segretario, Maldini, Grimaldi, Maurigi, Nervo, Luzzatti, Cavalletto, Corbetta e Damiani relatore.

Dopo breve discussione, la Camera approvava il seguente ordine del giorno proposto dalla Commissione:

« La Camera invita il Ministero:

« 1° A studiare ed a proporre le disposizioni legislative che convenga di sostituire a quelle ora vigenti per autorizzare lo Stato e gli enti morali interessati a costituire, mediante sopratasse od anche altrimenti, fondi speciali da erogarsi nello ampliamento e miglioramento dei porti nei quali sono riscosse;

« 2° A fare degli studii occorrenti per determinare se per ridurre e mantenere a profondità normale i porti, convenga meglio, tenuto conto delle condizioni della finanza pubblica e della spesa che sarebbe necessaria, di provvedere con escavazioni ordinarie, ovvero straordinarie, e quali somme dovrebbero, nell'uno o nell'altro caso, inscriversi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici;

« 3° A presentare entro l'anno 1880 un progetto di legge per recare alla vigente classificazione dei porti quelle modificazioni ed aggiunte che le mutate condizioni del commercio e della viabilità nelle provincie in cui trovansi avessero rese necessarie ».

Dopo ciò, la Camera approvava pure il progetto di legge, composto dei seguenti articoli:

« *Art.* 1. È autorizzata la spesa di lire *ventiquattro milioni quattrocento settanta mila* per l'eseguimento delle opere marittime indicate nella tabella annessa alla presente legge.

Art. 2. La somma, di cui all'articolo precedente, sarà stanziata in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici dal 1880 al 1889 inclusivamente, e ripartita annualmente nel modo fissato dall'annessa tabella.

Art. 3. Le opere, di cui all'art. 1°, sono dichiarate di pubblica utilità.

Art. 4. Nei bilanci dell'entrata saranno iscritte sotto apposito capitolo, dal 1880 al 1889 inclusivamente, le quote dovute dagli enti morali cointeressati a titolo di concorso nelle sovraindicate spese, in conformità della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, n. 2248.

È data facoltà al Governo di esonerare il Municipio di Licata dal concorso, al quale sarebbe obbligato a termini di legge, nelle nuove spese da farsi al proprio porto, purchè con atto regolare, da farsi dal detto Municipio in seguito alla pubblicazione di questa legge, rinunzi a qualunque diritto e pretesa sulle opere già da esso eseguite ».

Ed allo scrutinio segreto, il progetto di legge ebbe voti favorevoli 198 e 33 contrarii.

Lavori del Tevere. — Fra il Governo e il duca di Ripalda si litigava da un pezzo per i danni recati alla Farnesina dai lavori del Tevere. Trattandosi di compenso, il primo offriva una somma, circa 723,000 lire, ed il secondo chiedeva non meno di 1,600,000.

Il Tribunale, in seguito a perizie, stabiliva 1,200,000 lire; il Governo ricorse alla Corte d'Appello, e, secondo la sentenza emessa da questa, dovrà pagare la somma di lire 723,954 al proprietario della Farnesina duca di Ripalda, ritenuto debitore della metà delle spese per giudizio, essendo stata l'altra metà compensata.

La somma di poco inferiore alla suddetta, già offerta fin da principio dal Governo, era stata versata nella Cassa dei depositi e prestiti.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 13 corr. (*Gazz. Uff.* del 23), la Società anonima stabilita in Roma col titolo di *Società italiana per condotte d'acqua*, col capitale nominale di L. 20 milioni, divise in 40,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata d'anni 99, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

La nuova aula parlamentare. — In conformità al rapporto della Commissione parlamentare incaricata dell'esame e del giudizio intorno ai progetti di concorso per un'aula stabile da costruirsi nel palazzo di Montecitorio, il Consiglio di presidenza della Camera dei deputati, nell'adunanza del 21 corrente, ha deliberato di assegnare il premio al progetto distinto col motto: *Laboremus*, di cui venne riconosciuto autore il cavalier Paolo Comotto, architetto-ingegnere-capo del Genio civile. Ad esso, in conseguenza, spetta il premio di lire 3000.

Sono quindi invitati tutti gli altri concorrenti a ritirare dalla Direzione dei servizii amministrativi della Camera, sezione Questura, i loro progetti.

Viaggi d'istruzione. — Il 25 di mattina sono partiti gli allievi del terzo anno della Scuola di applicazione per gli ingegneri di Bologna per il solito viaggio annuale d'istruzione.

La comitiva, diretta dal chiaro prof. cav. Iacopo Benetti, coadiuvato dai professori Canevazzi e Stabilini e dagli assistenti signori ingegneri Masi e Samuelli, visiterà Torino il canale Cavour, il canale della Lomellina presso Novara, la ferrovia del Monte Ceneri, le ferriere della Lombardia ed altre opere.

Telegrammi ministeriali. — Il *Diritto* del 20 dice:

Il Ministro dei lavori pubblici ha diramata una circolare ai colleghi suoi per invitarli a vigilare sul soverchio uso del telegrafo per la trattazione degli affari di ufficio, ricordando come un simile invito, fatto due anni sono, restasse lettera morta, e come, invece d'una maggiore parsimonia nell'uso di simile modo di corrispondenza, sia sempre andato aumentando il numero dei dispacci.

Da un prospetto statistico unito alla circolare risulta infatti che, se nel 1874 i dispacci spediti nelle tre forme: a pagamento, a credito ed in franchigia, salirono a 161,876 per un importo di 1.475,046 lire, nel 1878 erano arrivati al numero di 268,878 per un valore di costo di lire 2,191,611, e nel 1879 sono cresciuti a 305,962 per un importo di lire 2,558,237.

Telegrafi sottomarini per la Sicilia. — Gli Ufficii della Camera dei deputati hanno compiuto l'esame del progetto per l'approvazione delle Convenzioni colla Compagnia *Eastern Telegraph* per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Sicilia e Lipari, e di tre conduttori elettrici sottomarini fra li continente e l'isola di Sicilia; ed hanno nominato commissarii gli on. Pandolfi, Bonvicini, Billia, Pepe, Di Sant'Onofrio, Tenani, Vigna, Baratieri e Di Sambuy.

La Giunta si è poi costituita, nominando presidente Di Sant'Onofrio, segretario Baratieri, e relatore Billia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, precedenti anche pel passato molto rimessamente, nella scorsa settimana sentirono, meno degli altri valori, l'effetto del ribasso, e si tennero a prezzi relativamente soddisfacenti. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 473 scesero a 468.50; le Obbligazioni a 296; i Boni a 607. Le Sarde, della serie A, a 304.75; quelle della serie B, a 308; le nuove, a 290 e 289. Le Pontebbane invariate a 470; l'Alta Italia debole a 301 e 300; le Palermo-Trapani a 325; le Monte-Ceneri a 514; le Azioni Ferrovie Romane a 166 e 164.50.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 182; le Obbligazioni relative a 274 e 270. Nell'assemblea generale delle Strade ferrate Lombarde (Sud-Austriache) ch'ebbe luogo a Vienna il 21 corr., il Consiglio dichiarò che, riguardo la questione dell'imposta, il Governo austriaco avendo rifiutato di aderire a prolungare l'esonero dell'imposta stessa, il carico risultante per ogni Obbligazione 3 0[0 dovrà tradursi in una riduzione di un franco per ogni *coupon* semestrale.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele s'aggirarono sul 283 al 284. Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a 148 e 150; le Obbligazioni a 339.

CONVOCAZIONI

Società dell'illuminazione a gas di Civitavecchia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 13 luglio p. v. in Civitavecchia (via della Vite, 11), per udire la relazione dei sindacatori sui bilanci 1877 e 1878, per la presentazione del bilancio 1879 e nomina dei sindacatori, e per la nomina di due amministratori.

Banca di Sanremo e Cassa di risparmio. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 25 luglio p. v. in Sanremo (Banca Rubino), per udire il resoconto della Commissione di stralcio, e per la elezione di un membro della medesima.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca di Credito italiano — Dal 1° luglio p. v. si distribuiranno agli azionisti e possessori di Buoni (1879): L. 5 a saldo dividendo 1879, L. 12.50 a conto utili a. c., e L. 30 per 3ª distribuzione sul capitale da ricuperare, presentando i Buoni suddetti. I pagamenti si fanno: in Milano, presso la sede sociale (via Manzoni, 4); a Firenze, presso la Società Generale di Credito Mobiliare (via Bufalini, 24); ed a Parigi, presso la *Banque de Paris* (rue d'Antin, 3).

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche di Bergamo — Dal 1° luglio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 7.50 per azione per interessi 1° semestre 1880 e dividendo 1879; in Bergamo, presso la Banca popolare; in Milano, presso la Banca Generale.

Banca Lombarda di depositi e conti correnti — Dal 1° luglio p. v. si paga agli azionisti l'interesse semestrale in L. 6.25 per azione, presso la sede della Banca in Milano (via Silvio Pellico, 10).

Banca Generale — Dal 1° luglio si pagherà agli azionisti il 1° semetre interesse annuo 5 0[0, con bollatura sul cupone N. 17 colla leggenda: « pagate L. 6.25 per azione in acconto della presente cedola ». Il pagamento si farà: in Roma, alla sede della Banca (via del Plebiscito, 107), ed in Firenze, Milano e Trieste presso le Banche e Case autorizzate.

Banca Romana — Dal 1° luglio si pagherà il 1° acconto del dividendo 1880 in L. 25 per azione, presso la sede della Banca in Roma.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Dal 1° luglio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 5.25 per interesse 1° semestre 1880 e L. 10.50 per dividendo 1879, cioè L. 15.75 per ogni azione liberata dal 7° decimo. Pagamenti presso la sede sociale in Padova (via Eremitani, 3306).

Cartiera italiana — Dal 1° luglio p. v. si pagherà il dividendo 1879 in L. 7.50 per azione: in Torino presso la sede sociale; in Milano presso i signori Vogel e C.

Banca di Torino — Dal 2 luglio p, v. si pagheranno gl'interessi del 5 0[0 per l'anno 1880 in L. 12.50 per azione: in Torino presso la sede della Banca; a Milano presso i sigg. Vogel e Comp.

Avvisi d'Asta

Il 6 luglio p. v., presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c, 150 di panconi di quercia, del complessivo importo di L. 27,000. Consegna entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 2700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Vercelli (prov. di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio municipale per scuole pubbliche elementari, per il presunto importo di L. 93,242.16. Lavori da eseguire entro novembre 1881. Deposito L. 9,400 in denaro o rendita D. P., oltre le spese contrattuali a calcolo.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro, compreso fra l'abitato di Castel del Giudice ed il burrone Canale, della lunghezza di m. 11,915.53, per il presunto importo di L. 233,600. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 12,000. in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Albano a Marsicoconuovo, compreso fra l'abitato di Anzi e la spoada destra del torrente Fiumarella, della lunghezza di m. 9656.70, per la presunta somma di L. 295,623. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 16,000 in numerario o rendita D. P; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Arquà Polesine (prov. di Rovigo), si terrà un'asta per l'appalto della

costruzione di un edificio scolastico, per il presunto importo di L. 40,134.56. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 2006.57; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Taggia a Badalucco, pel tratto scorrente sul territorio di Taggia, in diminuzione della dell'importo di L. 113,660, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 11,600 in valuta legale o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Prefettura suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di *Valle Argentina*, della lunghezza di m. 7670.27, per il presunto importo di L. 98,100. Lavori da ezeguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 5700; in valuta legale; cauzione definitiva L. 11,400 in valuta legale, o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di acquedotti murati, con bocchette e chiusini in alcune vie della città, diviso in due lotti: il 1° per l'importo approssimativo di L. 54,000; il 2° idem L. 48,000. Lavori da eseguire prima del novembre 1880. Deposito L. 1000 per ciascun lotto, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale di Piedimonte (2° tratto da Gradillo a Piedimonte ed Alife), della lunghezza di m. 35,820, per il presunto annuo canone di L. 9992. Deposito interinale L. 1000 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori alla caserma Santa Prassede in Roma, in diminuzione dell'importo di L. 22,605.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dell'espurgo del R. Canale di Sarno, per la durata dal 2° semestre 1880 al 1.o semestre 1883 incluso, per la complessiva somma di L. 42,000. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di costruzione di due fari: una di 2.o ordine a lampi, da impiantare sulla punta dell'isola di Ponza, per la presunta somma di L. 78,000; e l'altro di 5.o ordine a luce scintillante, da impiantare sull'estremo settentrionale dell'isola Zannone presso Ponza, per la presunta somma di L. 24,000. Deposito interinale L. 5000, oltre L. 2000 per spese contrattuali; cauzione definitiva L. 8550. in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto delle forniture seguenti: *a)* Ghisa da getti diversi (della qualità Gartsherrie N. 1), chilog. 150,000, pel complessivo importo di lire 18,000; *b)* Ghisa da getti diversi (detta qualità), chil. 225,000, pel complessivo importo di L. 27,000. Consegna della prima entro 90 giorni in due rate, cioè dopo 40 giorni per una metà; consegna della seconda entro 120 giorni in due rate, cioè dopo 60 giorni per chilog. 100,000. Deposito cauzionale per la 1ª fornitura L. 1800, e L. 2700 per la 2ª, in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° gennaio prossimo si procederà al pagamento di L. 40.50 per ogni azione liberata di L. 350 contro il ritiro della cedola N. 24.

Questo importo si compone come appresso:

L. 30.00 — Dividendo per l'esercizio 1879 fissato con deliberazione dall'assemblea generale ordinaria degli azionisti del 30 aprile p. p.

L. 10.50 — Interessi del 6 per 100 pel 1° semestre 1880.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, presso le Sedi della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, idem idem
a *Venezia*, idem idem
a *Napoli*, idem idem
a *Palermo*, idem idem
a *Livorno*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 25 *giugno* 1880.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali ha deciso di distribuire alle azioni liberate di L. 400 l'interesse del 1° semestre 1880 in L. 12 italiane per azione.

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e de Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 24 *giugno* 1880.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° luglio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie *AA*, estratta il 1° aprile ultimo, in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro importo della cedola N. 23 per gli interessi maturati il 30 giugno 1880 sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.20 per 100 secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e dalla Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 15 *giugno* 1888.

SOCIETÀ R. RUBATTINO E COMP.
Compagnia di Navigazione a Vapore stabilita in Genova

Si notifica ai signori portatori delle Obbligazioni della Società suddetta create con atto 27 marzo 1878, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 30 giugno corrente, il pagamento della cedola N. 9 per il trimestre scadente il 30 di questo stesso mese in L. 15 in oro per le Obbligazioni create in oro, ed in L. 15 in moneta legale italiana per quelle create in detta moneta.

a **Firenze** }
» **Genova** } la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Torino** }
» **Roma** }
» **Milano** la Banca di Credito Italiano.
» **Ginevra** i signori Bonna e C.
» **Neuchatel** » Pury e C.

N.B. Il pagamento a Ginevra e a Neuchatel delle L. 15 in moneta legale italiana per le Obbligazioni create in detta moneta sarà fatto al cambio che verrà giornalmentein dicato presso gli stessi signori Bonna e Comp. e Pury e Comp.

Genova, 22 giugno 1880

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore con giardino alla Stazione di

ARONA.

Caffè ristoratore alla Stazione di

CREMONA

L'affitto del Caffè di Arona decorrerà dal 3 settembre p. v. e quello del Caffè di Cremona dal 1° settembre p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita italiana al portatore, calcolate al corso di Borsa della giornata, di L. 250 pel Caffè di Arona e di L. 80 pel Caffè di Cremona.

L'asta si farà a schede segrete la cui apertura seguirà il 22 luglio p. v. alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano.

Milano, 22 *giugno* 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE FERROVIE
MILANO-SARONNO E MILANO-ERBA

Si prevengono i Signori possessori d'Obbligazioni che il coupons N. 3 di L. 7.50 in oro pel 4° semestre 1880 sarà pagato dalla Banca Lombarda in Milano incominciando dal 1° luglio p. v.

Milano, li 15 giugno 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **15,600** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,439,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **443,800** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **6 luglio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 8 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 17 giugno 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 2 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	254.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicatti-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicatti	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo.

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici,
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1254	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 7 Luglio 1880 N° 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE ECONOMICHE

E TRAMVIE

Pubblichiamo oggi il testo del progetto di legge, presentato dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati il 29 maggio scorso, ma solo in questi giorni distribuito, sulle ferrovie economiche e sulle tramvie, riservandoci a pubblicare nel prossimo numero la Relazione che accompagna e sviluppa il progetto medesimo:

Art. 1. Le ferrovie economiche e le tramvie, che si costruiscono da privati senza sussidio dello Stato, sono soggette alle disposizioni della presente legge.

Art. 2. Si può concedere di collocare rotaie o guide sul suolo delle strade pubbliche per stabilirvi un servizio speciale di locomozione.

La zona occupata da tali rotaie o guide potrà essere, tanto riservata al servizio predetto, quanto libera anche al carreggio ordinario.

Nel caso di più proprietarii di strade interessati nello stabilimento d'uno di tali servizii di locomozione, basterà l'approvazione dei proprietarii di due terzi almeno in lunghezza delle strade da occuparsi.

Art. 3. Sono concesse per Decreto Reale, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, le ferrovie economiche che abbiano sede propria, anche se stabilite, in parte o sulla totalità del loro percorso, sopra strade ordinarie, ma di cui la sede è separata dalla parte di strada riservata al carreggio, e trovasi quindi destinata esclusivamente al passaggio dei treni.

Le concessioni delle tramvie, le quali sieno stabilite, in parte o in totalità, lungo strade nazionali o lungo strade provinciali di due o più provincie, in modo però che non venga sottratta parte alcuna al carreggio degli ordinarii veicoli, sono fatte per decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Le concessioni di tali tramvie sono fatte dai Consigli provinciali, quando sieno stabilite, in parte o in totalità, luogo le strade provinciali; e dai Consigli comunali, quando sieno impiantate, in parte o in totalità, lungo strade comunali o vicinali.

Se però le tramvie percorrono le strade di due o più Comuni, la concessione ne è fatta dalla Deputazione provinciale, sentiti i Consigli dei Comuni interessati.

Quando una ferrovia economica compia interamente od in parte un servizio di tramvia, e quando parimenti una tramvia compia un servizio di ferrovia, i singoli tronchi delle linee dovranno considerarsi in via giuridica a seconda dell'esercizio che compiono, e non a seconda delle loro modalità di costruzione.

Art. 4. Le domande di concessione devono essere accompagnate da una relazione sommaria, che indichi l'utilità pubblica e la natura delle opere, la spesa presunta, i mezzi e il tempo occorrenti per la loro esecuzione, e da un tipo contenente la descrizione dell'insieme dell'opera stessa, e le principali sue particolarità, nonchè il modo di esercizio.

Sarà considerato quale esercizio di ferrovia quello che sarà fatto con servizio regolare di viaggiatori e merci, con orarii, fermate e tariffe fisse, da approvarsi nei modi e forme volute per le ferrovie ordinarie.

Sarà ritenuto quale servizio di tramvia quello che non sarà vincolato a fermate fisse, nè ad orarii preventivamente approvati dall'Autorità concedente, ma sia fatto con numero di treni facoltativo entro i limiti e con le inerenti particolarità di servizio da determinarsi negli atti di concessione.

Art. 5. La domanda deve pubblicarsi in ciascun Comune in cui si vuole eseguire l'opera, ed inserirsi per estratto nel bollettino degli annunzii amministrativi.

Per 15 giorni dalla data della pubblicazione ed inserzione, la relazione ed il tipo, di cui nell'articolo precedente, debbono rimanere depositati nell'ufficio del Comune dove si vuole eseguire l'opera.

Qualora l'opera tocchi il territorio di più Comuni, basta il deposito della relazione e del tipo presso l'ufficio di Prefettura o Sotto-prefettura.

Il luogo, la durata e lo scopo del deposito debbono indicarsi nelle pubblicazioni ed inserzioni suaccennate.

Art. 6. Durante il termine stabilito coll'articolo precedente, chiunque può prendere conoscenza della relazione e dei tipi per presentare osservazioni ed opposizioni.

Chi ha inoltrata la domanda, può prendere conoscenza di tali opposizioni e presentare le sue risposte.

Art. 7. Quando, per l'esecuzione delle opere, vi sia luogo di occupare proprietà private per espropriazione forzata, le pubblicazioni dovranno contenere anche la domanda di dichiarazione di pubblica utilità, ed essere fatte in conformità alle relative leggi.

Art. 8. Se una tramvia vuole esercitarsi con motore meccanico, questo motore dovrà essere indicato nella domanda di cui negli articoli precedenti, e non potrà applicarsi senza l'approvazione del Governo, il quale prescriverà pure le norme di esercizio, in quanto interessa la pubblica sicurezza.

Art. 9. Le concessioni non possono essere fatte per un termine eccedente i cinquant'anni per le ferrovie e venti anni per le tramvie.

Le une e le altre sono vincolate al pagamento di un canone annuo, nel modo e nella misura da determinarsi nell'atto di concessione, a favore del Comune, della Provincia, o dello Stato, secondo la categoria cui appartiene la strada, od in proporzione delle rispettive lunghezze, quando la ferrovia o la tramvia si stabilisca su strade di diversa classe.

Nell'atto medesimo sono stabiliti i modi e le condizioni della costruzione e dell'esercizio, i diritti e gli obblighi del concessionario, le tariffe pei trasporti, le penalità convenzionali pei casi di inosservanza dei patti, e la facoltà al concedente di revocare la concessione per ripetute e comprovate violazioni del contratto.

Art. 10. Le concessioni sono date per asta pubblica al minore e migliore offerente, e le offerte potranno essere fatte, tanto sull'aumento del canone annuo, quanto sulla riduzione della durata della concessione, o delle tariffe massime dei trasporti di viaggiatori e di merci, secondo che verrà dichiarato nell'avviso d'asta.

Art. 11. Il concessionario di una tramvia è tenuto a sospenderne l'esercizio, semprecchè ciò occorra per provvedere alla manutenzione e sistemazione della strada.

Deve poi il concessionario, nel caso di rettificazione o deviazione della strada, trasportare il binario sul nuovo piano e lasciare libero quello della strada abbandonata.

Tali sospensioni ed interruzioni non danno diritto ad indennità o compenso, ed il concessionario deve provvedere a sue spese al riordinamento della tramvia.

Art. 12. È riservato alle Autorità competenti il diritto di concedere altre ferrovie o altre tramvie, che si diramino da quelle concesse, o vengano ad intersecarle od a raccordarvisi.

Non si può concedere alcuna linea di ferrovia o tramvia a vapore, che per importanza e simiglianza di traffico faccia concorrenza ad altra strada ferrata o tramvia, già stabilita e convenientemente esercitata od anche soltanto concessa.

In caso che altri esercenti intendano di valersi di parte o di tutta una linea di tramvia concessa o costruita, i concessionarii saranno obbligati a permettere tale servizio, dietro stipulazioni apposite e mediante congruo compenso da determinarsi di comune accordo, semprecchè ciò non comprometta la sicurezza pubblica nel caso di esercizio a vapore.

In caso di dissenso, le condizioni, gli oneri ed i compensi per l'uso promiscuo di tutta o parte d'una linea di tramvia saranno determinati dalle Autorità concedenti, sentiti i rispettivi Corpi tecnici consulenti.

Senza una tale stipulazione, è vietato a chiunque di usufruire, per un servizio pubblico o privato, delle guide poste da un concessionario di ferrovia o di tramvia.

Art. 13. Dal concessionario di una ferrovia o di una tramvia si deve eseguire gratuitamente, e sotto la propria responsabilità, il trasporto dei dispacci delle Regie Poste, nonchè permettere la libera circolazione agli ingegneri ed altri ufficiali incaricati della sorveglianza dall'Autorità concedente. Quando trattisi di ferrovia, il trasporto di persone ed oggetti per conto del Governo sarà eseguito nei modi stabiliti dall'art. 279 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Per l'uso ed esercizio delle linee telegrafiche, quando ne sia il caso, si daranno disposizioni negli atti di concessione.

Art. 14. L'esercizio delle tramvie e quello delle ferrovie esercitate a guisa delle tramvie, sono subordinati alla osservanza delle leggi e dei regolamenti generali o speciali sulla polizia stradale.

Per l'esercizio delle altre ferrovie contemplate dalla presente legge, sarà con speciale regolamento provveduto a garantire la pubblica sicurezza e la regolarità dell'esercizio medesimo.

A queste ferrovie e tramvie non sono applicabili le disposizioni degli articoli 211, 235, 236, 237, 238, 239, 240 e 241 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. Nel caso però che la trazione sia fatta con macchine a vapore, se la sicurezza pubblica lo esige, il Governo potrà far sopprimere gli ammassi di materie combustibili esistenti in una zona di 10 metri, a partire dalle rotaie esterne della linea.

Art. 15. Per motivi di pubblica sicurezza ed in caso di guerra, il Governo può sospendere l'esercizio delle ferrovie e tramvie contemplate dalla presente legge, o assoggettarlo alla osservanza di particolari discipline, *senza* obbligo di pagare ai concessionarii alcun compenso.

L'Autorità concedente potrà dichiarare decaduta la concessione, quando il servizio venga sospeso per più di tre mesi per cause indipendenei dai suesposti casi di forza maggiore.

La concessione potrà, in tal caso, essere accordata ad altri, previi i debiti compensi, a base di stima, per l'armamento e pel materiale mobile da cedersi.

Art. 16. Al termine della concessione di una tramvia o di una ferrovia stabilita sopra una strada ordinaria, l'Amministrazione della strada rimarrà proprietaria della ferrovia o tramvia e di tutti i suoi accessorii fissi, e avrà diritto di acquistare dal concessionario a prezzo di stima tutti gli oggetti mobili, materiali e provviste occorrenti per l'esercizio.

Art. 17. Ai Consorzii di Provincie e Comuni, che si costituiranno per le ferrovie o tramvie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie seconda).

Art. 18. Le disposizioni della presente legge sono estese anche alle ferrovie private, sulle quali sia permesso dal Governo il servizio pubblico, a norma dell'art. 35 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, in quanto tali disposizioni sono ad esse applicabili.

Art. 19. Per le ferrovie e tramvie contemplate dalla presente legge, rimangono in vigore le disposizioni della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, in quanto non vi sia stato dai precedenti articoli derogato.

SOCIETÀ ANONIMA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 10 *giugno* 1880.

(Continuazione — Vedi n. 26).

IV. — **Esercizio.** *(Prodotti della rete Meridionale).*

Nessuna mutazione è occorsa nello sviluppo complessivo delle linee costituenti la rete in esercizio, il quale pertanto è rimasto di . . . . Chil. 1446

Esse hanno dato nel 1879 (fatta, ben inteso, deduzione delle tasse erariali) L. 22,370,871.52 e per Chil. 15,470.87
contro . . . . . » 21,084,995.24 e per » 14,581.60

date nel 1878; onde
l'aumento di . . . L. 1,285,876.28 e per Chil. di 889.27

Ma una mutazione nella condizione economica del maggior traffico è occorsa, come già abbiamo detto, in dipendenza della legge N. 1904 del 29 maggio 1879, rispetto agli introiti dati dai trasporti coi vagoni così detti refrigeranti.
Siffatti introiti salirono in complesso a . . L. 32,870.89

onde il prodotto chilometrico per il computo della sovvenzione rimane ridotto a . . . . L. 15,448.13

Le sovvenzioni dello Stato per le linee Meridionali, in un coi proventi netti derivanti dalle linee di Lombardia avute in concessione, ascesero nel 1879 a L. 23,765,260.80
laddove nel 1878 si era per gli stessi titoli avuto. . . . . » 24,928,156.70

ne risulta pertanto la diminuzione di . L. 1,162,895 90

Cumulando sovvenzioni e prodotti, l'entrata della Società nell'esercizio 1879 fu di . . . . . . L. 46,136,132.32
mentre nell'esercizio 1878 era stata di . » 46,013,151.94

si è quindi ottenuto, in complesso, l'aumento nel 1879 di . . . . L. 122,980.38

Ecco ora come i prodotti si sono ripartiti nelle quattro consuete categorie rispetto all'anno precedente:

DISTINZIONE DEI PRODOTTI	1879	1878	Aumento	Diminuz.
Viaggiatori ordinari, militari e Valigia delle Indie	10,164,185.97	10,035,284.61	128,902.36	»
Trasporti a grande velocità, compresi i trasporti in vagoni refrigeranti	2,840,777.31	2,695,105.66	145,671.65	»
Trasporti a piccola vel.	9,208,395.73	8,608,060.91	1.000,861.82	»
Introiti diversi . , . . .	156,981.51	146,544.06	10,137.45	»
Totale aumento nel 1879 . . .			1,285,876.28	»

Come si scorge da questo quadro, tutte le quattro categorie furono in aumento; ma quella che ha più particolarmente influito a sorpassare il limite delle 15 mila lire, fu la categoria dei trasporti a piccola velocità, la quale appunto nel 1878 aveva sofferto la massima diminuzione rispetto all'anno precedente.

Giova ora considerare in quale misura i prodotti si siano distribuiti sulle varie linee della rete sociale, e ciò apparisce dalla seguente tabella:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometro		Aumento	Diminuzione
	1879	1878	1879	1878	nell'anno 1879 in confronto del 1878	
Bologna-Ancona	204	204	24,849.48	21,441.36	408.12	»
Napoli-Eboli-Castellam. .	87	87	27,228.11	25,511.06	1,716.05	»
Foggia-Napoli . . . . . , .	198	198	25,041.27	23,267.86	1,773.41	»
Ancona-Ancona	322	322	14,317.60	13,898.94	418.66	»
Foggia-Otranto	321	321	11,167.01	9,919.15	1,247.89	»
Castelbologn.-Ravenna . .	42	42	8,543.64	8,026.56	517.08	»
Bari-Taranto	115	115	6,868.25	5,912.91	925.34	»
Pescara-Aquila	127	127	4,319.50	4,009.50	310.—	»
Foggia-Candela	(1) 39	(1) 39	2,115.50	2,139.71	»	24.21

(1) Novo chilometri sono comuni colla linea Foggia-Napoli.

Fatta eccezione della diramazione da Foggia a Candela, che ha sofferto perdita, del resto assai piccola, tutte le altre linee hanno avuto profitto, e il maggiore è toccato, e quasi nella stessa misura, alle linee Foggia-Napoli, Napoli-Eboli-Castellammare, poi alla linea Foggia-Otranto; in seguito alla Bari-Taranto, all'Ancona-Foggia, alla Castel Bolognese-Ravenna, alla Bologna-Ancona, e finalmente alla Pescara-Aquila.

Hanno procurato l'aumento delle linee Foggia-Napoli e Napoli-Eboli-Castellammare i trasporti di merci, tanto a grande, quanto a piccola velocità; della linea Foggia-Otranto, oltre che i detti trasporti, quelli dei viaggiatori; della linea Bari-Taranto, i transiti da e per le Calabrie. Il vantaggio avuto dalla diramazione di Ravenna è esclusivamente da attribuire ai trasporti a piccola velocità; laddove sulle restanti linee Bologna-Ancona, Ancona-Foggia e Pescara-Aquila, il vantaggio è dovuto, tanto ai trasporti a piccola, quanto a quelli a grande velocità.

Il numero dei viaggiatori è stato nel 1879 di 4,418,920
nel 1878 di 3,801,200

Essi crebbero adunque nel 1879 di 617,720

che è quanto dire del 16,33 0[0. Ma è da notare che questo aumento è in parte fittizio, in quantochè nel 1879 i viaggiatori con biglietto di andata e ritorno sono stati considerati distintamente una volta per il viaggio di andata, e un'altra volta per il viaggio di ritorno; ciò che non si era fatto negli anni precedenti.

Non computando il prodotto dato dalla Valigia delle Indie, l'introito sul trasporto dei viaggiatori, è salito a
L. 9,771,798.17 . . . . . e per viaggiatore a L. 2.21,
Nel 1878 era stato di
» 9,639,273.21 . . . . . e per viaggiatore di » 2.54;

quindi aumento nel 1879 di
L. 132,524.96 sul prodotto totale dei viaggiatori, vale a dire del 13,79 0[0;
diminuzione di . . . . L. 0.33

vale a dire del 13 0[0 sul prodotto dato da ciascun viaggiatore.

Quanto alla lunghezza dei viaggi, se si sommano insieme tutte le distanze percorse dai singoli viaggiatori, si ottengono . . . . Chil. 239,871,574
Confrontando questo totale con quello avuto nel 1878, che fu di . . . . . » 238,946,518,

si trova la differenza in più di . . . Chil. 925,056,

ossia del 0.39 0[0.

La distanza media percorsa da ciascun viaggiatore è stata nel 1879 di . . . . Chil. 54.28
laddove nel 1878 era salita a . . . . » 62.86

quindi la diminuzione di . . . . Chil. 8.58

che è quanto dire del 13,65 0[0. Ma così notevole diminuzione è da attribuire, più che ad altro, al modo di computo seguito nel 1879 per i viaggiatori con biglietto di andata e ritorno.

Giova ora esaminare in quale misura i viaggiatori si siano distribuiti nelle varie classi, sia con tariffa intera, sia con tariffa ridotta. A questo fine serve la tabella qui appresso.

		Viaggiatori a prezzo intero				VIAGGIATORI a prezzo ridotto			MILITARI ed altri viaggiatori per conto dello Stato
		1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	
Numero dei Viaggiatori	1879	82,425	480,290	2,011,313	283,180	62,507	397,607	708,251	382,998
	1878	79,965	468,944	1,926,946	269,600	34,584	209,288	417,469	392,162
Aumento		2,460	11,346	84,367	13,580	27,923	188,319	290,782	»
Diminuzione		»	»	»	»	»	»	»	9,164
Prodotto pei Viaggiatori	1879	1,010,042,84	2,327,042.20	3,544,059.47	173,520.84	266,351.95	819,731.13	652,855.37	983,376.50
	1878	1,044,445.69	2,202,251.53	3,386,156.81	168,038.31	276,334.33	838,573.89	687,616.55	1,035,162.39
Aumento		»	124,790.65	157,902.66	5,482.53	»	»	»	»
Diminuzione		34,402.85	»	»	»	15,982.38	18,842.76	34,761.18	51,785.89
Prodotto medio per viaggiatore	1879	12,25	4.77	1.76	0.60	4.17	2.06	0.92	2.57
	1879	13.06	4.70	1.76	0.62	7.19	4.01	1.65	2.64
Aumento		»	0.7	»	»	»	»	»	»
Diminuzione		0.81	»	»	0.02	3.02	1.95	0.73	0.07

Ragionando sulle cifre qui sopra riferite, ne desumiamo che, quanto al numero dei viaggiatori, vi fu nell'esercizio del 1879 aumento in tutte le classi, tanto con tariffa intera, quanto con tariffa ridotta. Diminuirono solo i militari ed i viaggianti per conto dello Stato.

Quanto al prodotto, esso crebbe solo per i viaggiatori delle tre classi inferiori con tariffa intera; diminuì per tutte le altre.

Quello dei viaggiatori di 1ª classe diminuì, perchè diminuì il numero dei viaggiatori di lungo corso, come lo dimostra la diminuzione corrispondente nel prodotto medio di quella classe.

Per le altre classi con tariffa intera, non vi è differenza apprezzabile.

La diminuzione notevole che si riscontra nel prodotto medio dei viaggiatori con tariffa ridotta, dipende dalla cagione già detta del doppio computo fatto nell'anno ultimo dei viaggiatori con biglietti di andata e ritorno.

Per i militari ed i viaggianti per conto dello Stato, non scemò solo il numero, ma scemò anche la lunghezza media del percorso.

Passiamo ora a considerare i trasporti dei bagagli e delle merci a grande velocità.

Essi hanno dato nel 1879	L. 2,840,777.31
Nel 1878	» 2,695,105.66
Quindi l'aumento di	L. 145,671.65

Cioè a dire del 5,40 0[0.

La ripartizione del prodotto nelle varie categorie di trasporto apparisce dal seguente quadro:

INDICAZIONE delle CATEGORIE	UNITÀ di trasporto	QUANTITÀ trasportate nel 1879	PRODOTTO 1879	PRODOTTO 1878	Aumento sul prodotto del 1878	Diminuz. sul prodotto del 1878
Bagagli	Quintali	66,859	265,637.25	275,921.07	»	10,283.82
Cani	Numero	7,555	12,324.04	11,318.22	1,005.82	»
Mercanzie e derrate alimentari	Quintali	607,469	1,826,961.41	1,679,598.39	147,363.02	»
Bozzoli	Id.	6,255	22,858.85	29,114.82	»	6,555.97
Numerario ed oggetti di valore	Lire	110,963,051	120,644.45	107,063.76	13,580.69	1,093.78
Veicoli e feretri	Numero	125	8,272.47	9,366.25	»	»
Bestiame	Capi	264,811	413,110.36	394,699.43	18,410.93	49,442.63
Trasporti per conto dello Stato			138,581.09	188,023.72	»	»
Introiti diversi			35,168,03	34,566.45	601.58	»
Introiti per trasporti [illegible] computo della sovvenzione			32,870.89	»	32,870.89	»

L'aumento principale rilevasi nei trasporti delle mercanzie e derrate alimentari; viene appresso la categoria nuova dei trasporti speciali, esclusi dal computo della sovvenzione; succedono quelle del bestiame e dei valori; finalmente quelle dei cani e degli introiti diversi.

La categoria che ha sofferto la maggiore diminuzione è quella dei trasporti per conto dello Stato; ma tali trasporti figuravano nel 1878 tra quelli che avevano dato un maggiore introito sull'anno precedente.

Vengono dopo i bagagli, e ciò ha relazione al diminuito numero dei viaggiatori di lungo corso, che, com'è naturale, portano seco più grosso bagaglio; poi i bozzoli, che nell'anno precedente avevano segnato aumento, i veicoli e feretri.

Le mercanzie trasportate a piccola velocità raggiunsero

nel 1879	Quint. 10,466,844
laddove nel 1878 non avevano superato	» 9,327,404
ne risulta l'aumento di	» 1,139,440

vale a dire del 12,21 p. 0[0.

Da tali trasporti si ebbe l'introito complessivo di L.	9,002,807.71	e per quint. di L. 0,859
Nel 1878 si era avuto l'introito complessivo di . . L.	7,962,602.18	e per quint. di L. 0,854
dunque aumento sul totale dei trasporti di . . . . . . L.	1,040.205.53,	che è quanto dire

del 14,41 0[0; e per ciascun quintale di . . . . L. 0,005 cioè del 7,02 p. 0[0.

Se poi tiensi conto della distanza dei trasporti, si trova che nel 1879 si fecero in complesso tonn.-chil. 148,018,564 laddove nel 1878 si raggiunsero appena . » 135,165,865

Ne risulta la differenza a favore del 1879 di . . . . tonn.-chil. 12,852,699

ossia il profitto del 9,50 0[0.

Crebbero adunque nel 1879: la quantità assoluta dei trasporti a P. V., il prodotto medio per ciascuna unità di peso, e la somma delle unità di traffico.

(Continua)

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 maggio 1880.

In relazione al nostro numero del 9 giugno p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile pubblicato dal Consiglio federale svizzero la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 maggio scorso:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di maggio
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... m.	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,443.10	6,789.80	14,232.90
Cunetta dello strozzo »	5,668.50	5,611.60	11,280.10
Strozzo ... »	5,221.10	5,095.50	10.316.60
Escavazione completa e continua ... »	4,570.00	4,520.00	9,000.60
Muratura della vôlta »	5,988.00	5,708.10	11,454.50
Id. del piedritto Est »	4,553.00	5,077.40	9,630.40
Id. del piedritto Ov. »	4,880.00	4,708.50	9,588.50
Acquedotto ultimato »	4,081.00	4,429.00	8,510.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ...	4,081.00	4,429.00	8,510.00
Galleria restante pel momento senza rivestimento ... »	484.00	»	484.00
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,831	1,315	3,146
Id. massimo id. »	1,983	1,473	3,456
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio. (1° 8.bre 1879-30 8.bre 1880) L.	24,426,680.00	23,085,635.00	47,512,315.00

La parte in curva della galleria definitiva dal lato di Airolo era perforata per la lunghezza di m. 71.30, non restandone a perforare che soli metri 53.70. L'escavazione completa e la muratura della vôlta e dei piedritti erano eseguite per 65 metri.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Le cifre seguenti dimostrano la progressione che hanno seguito, durante i tre ultimi mesi del 1880, i principali lavori di costruzione:

	Marzo	Aprile	Maggio
Movimenti di terra (non compresi gli scavi per ponti, gallerie ecc.) ... M	196,050	324,590	311,700
Muratura (muri, ponti ed acquedotti) ... »	3,650	16,870	21,540
Piccola sezione delle gallerie M.	1,299	1,090	1,008

La situazione alla fine di maggio dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati	Lavori eseguiti a tutto maggio	p. 0[0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	879.250	331.350	38
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.357.640	671.170	49
Airolo-Biasca	45.838	1.721.890	937.170	54
Cadenazzo-Pino	16.200	287.870	139.890	49
Giubiasco-Lugano	25.952	518.100	117.490	23
Totale	158.712	4.764.750	2,197.070	46
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	53.250	13.170	25
Fluelen-Goeschenen	38.742	89.400	37.700	42
Airolo-Biasca	45.838	95.160	45.380	48
Cadenazzo-Pino	16.200	27.690	6.120	22
Giubiasco-Lugano	25.952	32.680	1.110	3
Totale	158.712	298.180	103.480	35

LINEE	Lunghezza da perforare	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di maggio	p. 0[0	Situazione alla fine di maggio	p. 0[0	Situazione alla fine di maggio	Situazione alla fine di maggio
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	metri
Immensee-Fluelen	5,542.00	4,971.—	91	1,118.—	21	330	587
Fluelen-Goeschenen	7,257.60	5,620.—	77	3,415.—	47	702	907
Airolo-Biasca	8,024.10	4,516.—	56	2,791.—	35	368	516
Giubiasco-Lugano	3,114.00	935.—	30	16.—	1	»	19
Totale	23,837.70	16,042.—	67	7,338.—	31	1400	2,2029

Il numero totale delle gallerie che si riscontrano lungo le suddette sezioni è di 49, delle quali: 10 sulla prima, 20 sulla seconda, 13 sulla terza, e 6 sulla quarta. — La più lunga di tutte le gallerie è quella di Oelberg (linea Immensee-Fluelen), la quale misura metri 1934; segue subito dopo quella del Montecenere (linea Giubiasco-Lugano), lunga metri 1675. Altre 5 gallerie superano di poco i m. 1500, e le ultime 4 hanno una lunghezza varia fra i 1000 e 1500 metri.

Dei suddetti 49 tunnels, 22 erano già forati completamente in piccola sezione, e 7 piccoli non erano ancora attaccati.

Nel tunnel del Monte-Ceneri, la perforazione meccanica, all'imbocco Nord, diede, durante il mese di maggio, un progresso di m. 85, cioè di m. 2.85 in media al giorno. Il 6 maggio poi la galleria di direzione incontrò al km. 8.685 una sorgente d'acqua di circa 6 litri, e da quel giorno in poi sempre si ebbe acqua alla parete d'avanzamento. L'eflusso attuale della galleria è da 8 a 10 litri per secondo. I lavori di rivestimento in muratura incominciarono verso la metà del mese. Alla fine di maggio l'avanzamento nella galleria del Monte-Ceneri, della lunghezza di m. 1675, era di 391.

Nel tunnel di Massagno (linea del Ceneri), della lunghezza di m. 817, all' imbocco Nord, la galleria d'avanzamento era passata dal gneiss, mescolato con micaschisto, ad una dolomite compatta e solida, simile a quella che si incontra all'imbocco Sud; per cui è ora diventata inutile l'armatura in legno. Alla fine di maggio, l'avanzamento nella galleria di Massagno era in complesso di m. 337.

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di maggio, risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen .... N.	639	1,385	2,024
Fluelen-Goeschenen .... »	2,140	2,792	4,932
Airolo-Biasca .... »	2,122	2,837	4,959
Cadenazzo-Pino .... »	»	801	801
Giubiasco-Lugano .... »	455	1,124	1,579
Totale N.	5,356	8,939	14,295

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di maggio su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE	Preventivo del marzo 1879	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,172,600	3,429,000	31
Fluelen-Goeschenen..... »	22,229,700	6,145,800	37
Airolo-Biasca .... »	23,697,400	8,259,700	35
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,246,100	398,900	18
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	744,100	10
Totale Fr.	67,144,600	20,977,300	31

Intorno poi ai lavori di costruzione che si stanno eseguendo in quella parte della Galleria che fu annunciato essere minacciata da una eccessiva pressione per un tratto di 72 m., a circa 2800 m. dall'imbocco Nord, il *Bund* ha testè pubblicato una comunicazione, dalla quale togliamo i ragguagli seguenti:

La ricostruzione definitiva della muratura del tunnel, in questa sezione di 72 m., si eseguisce in 12 frazioni od *anelli*, che variano da 4 ad 8 m. di lunghezza, ma la maggior parte di 4. Al 31 maggio si erano eseguiti 4 di questi anelli dal lato Nord e 4 dal lato Sud, per una totale lunghezza di m. 12; ed in queste parti della muratura non si è più manifestato alcun movimento, di guisa che si ha diritto di non dubitare del successo dell'impresa complessiva.

In questo momento si lavora al 5° anello dal lato Nord ed al 5° dal lato Sud. Quest'ultimo verrà ad appoggiarsi alla muratura di un anello di m. 8, già eseguito nel luglio 1879 e che, trovandosi da un anno isolato al centro di quella parte del tunnel ove si verifica la pressione, aveva subito, per codesto isolamento e pel modo di costruzione, alcuni movimenti, i quali in quest'ultimo tempo diedero luogo a voci allarmanti molto esagerate: alcune pietre della vôlta hanno ceduto, ma il loro spostamento non eccedette 6 centim.; e se un nuovo movimento si avesse a constatare, gli verrebbe sostituito un altro anello costrutto con tutte le possibili precauzioni.

La muratura rifatta dal mese di settembre 1879 in poi è in tutt'altre condizioni; non si tratta più, come in precedenza, di sezioni di muratura isolate nel mezzo del tunnel ove si verifica la pressione.

Si eseguirono, anzitutto, gli anelli terminali, che, alle due estremità della parte minacciata, si collegano colle murature rimaste immobili; e da questi due punti di appoggio si avanza simultaneamente dai due lati verso il centro, ciascun nuovo anello appoggiandosi al precedente.

Inoltre, limitando a 4 metri la larghezza di ciascun anello, si ha il grande vantaggio di non rischiare di disturbare contemporaneamente l'equilibrio delle masse interne della montagna in modo sensibile; e per lo stesso motivo non si procede che a rilento, con molta precauzione, e con un piccolo numero di espertissimi minatori. La muratura è di uno spessore considerevole, cioè di m. 1.50 alla sommità della vôlta, 2.50 all'altezza delle imposte, 3 all'altezza della soglia, e 0.70 per la parte inferiore dell'anello. Inoltre non si adoperano che pietre da taglio, di un taglio perfetto, di gneiss granitico, bagnate nel più tenace cemento.

Il 31 maggio, la parte non ancora rifatta non misurava che 34 m. di lunghezza, compreso l'anello isolato, e della quale 2 anelli di 4 m. sono ora, come si è detto, in via di esecuzione: uno di essi sarà compiuto prima di 15 giorni.

Non è fuor di luogo il constatare che la lunghezza della vôlta per la quale si verificò lo scoscendimento, non rappresenta la 200ª parte della lunghezza totale del tunnel; e che i treni percorrono giornalmente nei tunnels di ferrovie ove si manifestano fenomeni di pressione anche peggiori di quelli di cui si è fatto tanto rumore a proposito del Gottardo.

LA FERROVIA DEL SEMPIONE

nel 1879

Abbiamo ricevuto un esemplare a stampa del Rapporto per l'anno 1879, presentato dal Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Sempione all'Assemblea generale degli azionisti, tenutasi il 28 giugno p. p. a Losanna, e crediamo opportuno ricavarne i seguenti ragguagli, che non possono esser privi d'interesse pei nostri lettori:

Se non è possibile prevedere per qualche anno una rimunerazione alle Azioni sociali, il servizio degl'interessi

del debito e della dotazione delle riserve è almeno largamente assicurato. Anche all'infuori delle speranze che si collegano col traforo del Sempione, il reddito graduale dei capitali della linea pare assicurato in un avvenire non troppo lontano.

Basterebbe, infatti, un aumento di prodotto lordo di 1500 fr. circa al chil. per permettere di pagare gl'interessi 5 0[0 del capitale-Azioni.

Il Rapporto accenna allo scioglimento del contratto d'esercizio conchiuso nel 1874 tra il Sempione e la Svizzera Occidentale. Questo contratto difettoso, e che doveva necessariamente dar luogo a litigi, cesserà di produrre i suoi effetti dal 1° gennaio 1880.

Il Consiglio d'amministrazione del Sempione ha autorizzato pel 1880 una piccola spesa per far eseguire sul masso stesso del Sempione, alcuni rilievi complementari, che si riferiscono alla questione del calore del sotterraneo. Sotto l'influenza d'interessi rivali al Sempione, l'importanza di tale questione fu molto esagerata. Non v'ha dubbio che una prossima pubblicazione, corredata di documenti tecnici, la ridurrà al suo giusto valore, dimostrando esser facile di vincere al Sempione le difficoltà accennate, sia con una modificazione di tracciato, che non aumenterebbe se non di poco la spesa, sia con mezzi speciali e con un ordinamento razionale dei lavori.

Questa pubblicazione proverà inoltre che il Sempione comporta dei tracciati bassi più vantaggiosi, anche dal punto di vista del calore, che non il tunnel del Gottardo.

Toccando la questione dei rapporti internazionali, la Relazione constata che le Autorità francesi si preoccupano di un nuovo traforo delle Alpi tra il Moncenisio ed il Gottardo; che i vantaggi di quello del Sempione sono da esse apprezzati al loro giusto valore; e che, se il Governo non ha preso un partito definitivo, riconosce nondimeno tutta l'importanza di una ferrovia che collegherebbe la Francia all'Italia attraverso la Svizzera.

Il Governo francese si mostra disposto a prendere verso l'Italia l'iniziativa di negoziati allo scopo di proporre un trattato internazionale, che regoli tra gli Stati interessati la loro partecipazione al traforo del Sempione.

Se questa condotta è adottata e seguita, non farà più mestieri di ricorrere, in Francia ed in Italia, alla via sempre lunga ed incerta dell'iniziativa parlamentare I tre Governi interessati pel Sempione, procedendo come si è fatto pel Gottardo, negozierebbero dapprima per un trattato internazionale; ed i Parlamenti e Corpi legislativi degli Stati sovvenzionanti non sarebbero richiesti che della ratifica di un atto internazionale interamente preparato.

Il Consiglio federale, dal suo canto, acconsentì a procurare da un lato l'azione ufficiale del Governo francese verso l'Italia, e dall'altro la prossima convocazione di conferenze internazionali.

Il Rapporto constata infine che parecchie manifestazioni favorevoli al Sempione si ebbero recentemente in Francia.

La Compagnia del Sempione aveva nel 1877 contratto un prestito provvisorio di 2,200,000 fr. Però le condizioni di questo prestito erano assai elevate, e la Compagnia, alla fine del 1879, intavolò pratiche pel collocamento dei 3000 titoli del suo prestito definitivo di 3,000,000 Poco dopo si è formato un Sindacato, e poscia venne aperta una sottoscrizione pubblica, in cui il prestito è stato coperto più di 3 volte. Il rimborso obbligatorio comincerà soltanto nel 1886.

Questo risultato assicura la situazione finanziaria della Compagnia.

Il Rapporto conchiude proponendo l'approvazione dei conti per l'esercizio 1879 e della gestione del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di direzione; col prelevamento del saldo-debitore del 1879, ossia fr. 38,082.27, sul fondo di riserva, riduce questo a fr. 531,917.73; e finalmente propone la rielezione o sostituzione degli amministratori uscenti di carica, cioè i signori Monnerat, Barman, Colladon, Genton e Renevier.

Tali proposte vennero pienamente approvate.

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 luglio.

Due parole intorno all'applicazione del sistema Agudio.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha preso in esame le proposte per applicare il predetto sistema alla linea Roma-Solmona, ed ha espresso avviso contrario al loro accoglimento. Pensa il Consiglio superiore che l'innesto fra il servizio funicolare e quello ordinario sia possibile, ma che non essendo stato esperimentato, non se ne possa giudicare la convenienza pratica. Inoltre, secondo il medesimo Consiglio, il sistema Agudio costituisce nel suo insieme un meccanismo complicato, e così legato anche nelle parti secondarie, da formare quasi una grande macchina lunga quanto il piano inclinato, nella quale è necessario che tutto funzioni nel miglior modo, ciò che spesso riescirebbe difficile di ottenere, causandosi così interruzioni nell'esercizio: cosa questa tanto più temibile sulla linea Roma-Solmona, in cui il sistema funicolare sarebbe da applicarsi a cinque o sei piani inclinati.

L'esercizio sul piano inclinato, per le difficoltà che presenta, dovrebbe essere fatto di giorno; e su di una linea come la Roma-Solmona, non è a dubitare che occorreranno treni notturni.

L'innesto, anche ritenuto non solo possibile, ma non isconveniente in pratica, richiederebbe però delle manovre tali da far perdere un tempo considerevole in ogni piano inclinato. D'altra parte, l'economia di lunghezza, nel caso speciale della Roma-Solmona, sarebbe di poco più di 30 chilom. su 160 di lunghezza, e perciò tale da non meritare si ricorra a spedienti speciali di dubbia riuscita.

In sostanza, il Consiglio superiore, come già la Commissione governativa ch'ebbe a riferire sul piano inclinato di Lanslebourg, ritiene che il sistema Agudio, sia pegli incagli al servivio quando esso venga intercalato fra linee esercite in altro modo, sia per la poca lunghezza in cui ogni sua tratta deve suddividersi (circostanze queste che influiranno molto sul traffico possibile), non possa, anche se esercito con motore idraulico, essere riguardato siccome un mezzo conveniente per valicare le montagne, allorchè ostacoli insormontabili non siano per opporsi alla costruzione di una ferrovia a locomotiva ordinaria, con pendenze continuate per lunghi tratti al 25 per mille o poco più.

Forse il giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici è un po' troppo assoluto. Ad ogni modo, non mancherà qualche linea per la quale gran parte delle obbiezioni del suddetto Consiglio non esisterebbero, e ci è da augurarsi che il sistema Agudio vi si applichi in modo normale e completo. —

In una recente tornata della Camera dei deputati, l'on. Colajanni, a nome anche dei suoi colleghi Costantini, Cerulli, Ricci e Capponi, ha interrogato l'on. Ministro dei lavori pubblici sugli intendimenti del Governo riguardo alla costruzione della strada ferrata Aquila-Rieti.

Per questa nuova linea, due sono i tracciati che si contendono la preferenza: quello per Rocca di Corno, e quello per Pellescritta. Il primo dei detti tracciati misura la lunghezza di chilom. 57.430, ed il re-

lativo costo sarebbe preventivato in L. 18,380,000, ciò che darebbe un costo medio chilometrico di lire 320,000. La pendenza massima da adottarsi sarebbe quella del 35 per mille; ed il tempo presunto per la costruzione della linea, quello di quattro anni.

Il tracciato per Pellescritta invece ha una lunghezza di metri 70,830; la costruzione dei lavori importerebbe L. 28,475,000, ossia 400,000 lire al chilometro; la pendenza massima non oltrepasserebbe il 25 per mille, ed il tempo richiesto per la ultimazione dei lavori sarebbe di cinque anni e mezzo.

L'on. Colajanni è uno dei sostenitori di quest'ultimo tracciato, il quale, secondo lui, oltre al toccare centri molto importanti che contano da 30 a 40 mila abitanti, ed oltre allo interessare eminentemente le due provincie di Teramo e di Ascoli (mentre l'altro tracciato non toccherebbe che una o due borgate di qualche migliaio d'abitanti appena), si troverebbe in condizioni planimetriche ed altimetriche normali, e solo nell'esecuzione presenterebbe qualche difficoltà per un tratto di circa 6 chilometri. In quanto alla maggiore spesa che presenta il tracciato di Pellescritta in confronto di quello per Rocca di Corno, l'on. Colajanni dice che la differenza presunta in lire 10 milioni, a chi faccia dei calcoli esatti non risulterà maggiore di quattro milioni.

Per le premesse considerazioni, l'on. deputato concludeva coll'interessare il Ministro a lasciare impregiudicata la questione del tracciato della linea Aquila-Rieti.

L'on. Ministro, rispondendo alla raccomandazione fattagli, ha dichiarato di non volere menomamente pregiudicare questa questione: e quantunque qualche indicazione sulla scelta del tracciato (lasciata al Governo) si possa ricavare dalla legge del 29 luglio 1879, e cioè la lunghezza della nuova linea inscritta per 57 chilometri e la spesa di costruzione preventivata in lire 18 milioni, tuttavia, prima di prendere una risoluzione al riguardo, promise di attendere un rapporto di persone tecniche che egli avrebbe mandato sopra luogo per gli opportuni studii di confronto fra i due tracciati.

Adempiendo ora la fatta promessa, l'on. Baccarini affidò tale incarico ad una Commissione, composta dell'ispettore del Genio civile cav. Vincenzo Schioppo, e del prof. G. B. Favara; officiando nello stesso tempo il suo Collega della guerra a voler nominare un proprio funzionario da aggiungere alla detta Commissione, trattandosi di una linea che tanto interessa alla difesa dello Stato. Per parte poi della Società delle Meridionali, prenderanno parte agli accennati studii i signori comm. Lanino e Pessione.

Il Ministro ha vivamente interessato la Commissione a presentare al più presto le proprie conclusioni, ed io mi auguro che le raccomandazioni dell'onorevole Baccarini sieno pienamente ascoltate, urgendo di definire anche tale questione, non però col facile sistema della esecuzione di entrambi i tracciati, come per la Eboli-Reggio, ma bensì nel modo il più proficuo agl'interessi del Paese. —

Chiudo col darvi il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 28 giugno al 3 corrente.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi;

All'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella Stazione ferroviaria di Catania;

Alla sistemazione del piazzale esterno ed accessi alla suddetta Stazione.

Alle riparazioni da eseguirsi nei froldi Gualanta e Carossa sulla sinistra di Secchia, in Comune di San Benedetto Po, provincia di Mantova;

Alla costruzione di un edificio ad uso di Scuola magistrale in Lanusei, provincia di Cagliari.

Ha poi approvato in massima un progetto per impianto di una Stazione ferroviaria a Montenero di Bisaccia, lungo la linea Ancona-Foggia; ed ha riconosciuto meritevole di approvazione un progetto di massima per la definitiva sistemazione del porto di Napoli.

Delta.

INAUGURAZIONE DEL TRAMWAY MILANO-VIMERCATE.

Milano, 1° luglio.

Fra le diverse linee di *tramways* a vapore che si diramano da questa città, una delle meglio ideate e riuscite fu, senza dubbio, quella che, per Gorgonzola, mette a Vaprio d'Adda; poichè, mentre essa congiunge con Milano una zona di paese fertile, industriosa e assai popolata, che prima difettava di comunicazioni facili e pronte colla città, offre d'altra parte ai cittadini il mezzo di portarsi con breve tragitto in località veramente amene. Ora la Società del *tramway* di Vaprio ha con felice pensiero innestato a questa una nuova linea, che conduce a Vimercate, e di cui ieri si fece l'inaugurazione. Dico con felice pensiero, perchè anche questa nuova strada tende ad un punto importante del nostro contado (Vimercate è un grosso borgo alle porte della Brianza, soggiorno, nella stagione estiva, di molti villeggianti), e traversa, per arrivarvi, parecchi popolosi villaggi, in cui non mancano case signorili e stabilimenti industriali.

Si partì, dunque, a mezzodì dalla Stazione sul *viale di* Porta Venezia, con tre treni inaugurali; vi presero posto più di 200 invitati, a cui in seguito altri se ne aggiunsero nelle varie fermate. Oltre il Direttore del *tramway*, l'egregio ing. Radice, ed alcuni membri del Consiglio d'amministrazione, v'erano rappresentanti della Prefettura, della Deputazione provinciale, del Municipio e della stampa, fra i quali il vostro corrispondente.

La distanza da Milano a Vimercate è di circa 22 chilometri. Fino oltre Crescenzago, si percorre la linea di Vaprio; alla cascina Gobba è il punto di diramazione del nuovo binario. La strada è facile e piana, tolta qualche brevissima e non molto sensibile pendenza; ed il binario fu posato in modo, che i carrozzoni vi scorrono sopra senza la minima scossa.

Si dovette però ricostruire in ferro un ponte sul Naviglio della Martesana; ed una difficoltà non lieve era la strettezza e tortuosità della strada laddove s'interna nei villaggi. Sarebbe stato desiderabile che questa difficoltà venisse eliminata costruendo appositi tratti di strada; ma, o per spirito d'economia, o per l'intento di non discostarsi punto dagli abitati, la Società ha fatto bravamente passare il suo binario per quelle vie, con curve tanto ardite, e qualche volta rasentando così dappresso le case, che il treno deve rallentare fino a passo d'uomo, ed occorre farlo precedere da appositi agenti con segnali.

Non vi parlerò delle accoglienze festose avute dalla popolazione dovunque si passava. Erano evviva, musiche, bandiere spiegate, mazzi e mazzolini di fiori: a Vimercate inoltre rinfreschi nelle bellissime sale del Palazzo comunale, concerti nel giardino, e..... discorsi!

Solo accennerò, per finire, come l'iniziativa di questa nuova strada si debba agli ingegneri Radice e Manara, e come l'idea sia stata subito accolta con tanto favore, che i possidenti interessati diedero essi soli un fondo perduto di quasi centomila lire.

S.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Veniamo informati che la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, avendo ultimata la relazione preliminare, si radunerà nella seconda quindicina del corrente mese, per discutere i quesiti e votare il sistema di esercizio da proporsi per la rete italiana. Verrà contemporaneamente nominato il relatore, il quale potrà presentare la sua relazione in novembre, onde essere discussa ed approvata nel mese stesso, ed in dicembre venire presentata al Parlamento.

Sappiamo inoltre, che nessuna decisione finora venne presa circa l'invio fuori d'Italia di una Sotto-Commissione, com'era stato da taluno annunciato. Però gli studii della Commissione non si limitarono alle ferrovie italiane, ma si estesero a tutte quelle d'Europa ed alle più importanti di America, basandosi sui documenti e sulle pubblicazioni che i nostri rappresentanti all'estero inviarono alla Commissione predetta.

Nella seduta del 2 corr., il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, avendo esaurito le operazioni tutte relative agli aumenti e promozioni in base alla pianta morale del 1873, ha stabilita la promulgazione ai diversi Servizii dipendenti degli aumenti portati nella pianta stessa, secondo l'approvazione consentita ufficialmente il 20 maggio u. s. dal Ministro dei lavori pubblici.

È in corso di stampa l'ordine generale di servizio, che conferma questa notizia.

Il Consiglio medesimo, nella seduta di sabato, ha già dato principio all'applicazione delle variazioni consentite dai promulgati organici, costituendo su nuove basi la propria Segreteria, e regolarizzando la posizione degli agenti che vi appartengono.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto per la trasformazione di quattro vecchie carrozze in vetture comunicanti con terrazzino esterno, due delle quali avranno anche un compartimento per bagagli.

Le quattro vetture così trasformate potranno costituire due treni da destinarsi a qualcuna delle linee su cui si deve prossimamente attuare l'esperimento di servizio economico.

Sulla tratta Tortona-Voghera, della linea Alessandria-Piacenza, viene a concentrarsi il movimento dì quattro linee di primaria importanza, che servono di congiunzione agli sbocchi principali del nostro traffico, che diventeranno poi importantissimi dopo l'apertura della linea del Gottardo e della Stazione marittima di Genova.

Preoccupandosi dell'urgenza di migliorare il servizio su quella tratta, la Direzione dell'esercizio dell'Alta Italia ha già fatto iniziare gli studii per la costruzione di un secondo binario. Tali studii permetteranno di rassegnare quanto prima al Ministero concrete proposte per l'adozione di un provvedimento reso ormai indispensabile.

Sappiamo che, allo scopo di migliorare le condizioni del servizio sulla linea Piacenza-Bologna, a cura della suddetta Direzione dell'esercizio si stanno facendo studii per l'impianto di una nuova Stazione a Villa Cella, fra Reggio e S. Ilario, ovviando così agli inconvenienti che derivano al movimento dei convogli dall'eccessiva lunghezza di quella tratta di chil. 17.

Nell'intento di attirare, in questa stagione dei bagni, i forestieri in Italia, le Amministrazioni delle Ferrovie francesi e dell'Alta Italia hanno stabilito la distribuzione da Parigi di biglietti di andata e ritorno per Venezia, con riduzione di tariffa, e valevoli per non meno di 30 giorni, con facoltà di fermata nelle Stazioni intermedie.

Dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia vennero ultimamente prese le seguenti più importanti deliberazioni:

Ha approvato una Convenzione stipulata col Municipio di Acqui, concorrente nella spesa per l'impianto del servizio merci a p. v. in quella Stazione;

Ha autorizzato la stipulazione di una Convenzione col Consorzio delle ferrovie interprovinciali Venete per i lavori di riordino della Stazione di Vicenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge ferroviaria. — È stato distribuito alla Camera il progetto di legge per le modificazioni alla legge sulla costruzione delle ferrovie complementari del regno, di cui annunciammo già la presentazione fatta dal Ministro dei lavori pubblici. Noi lo riferiremo in un prossimo numero, quantunque ia poco sperabile ch'esso possa essere discusso in questo scorcio di sessione.

Ferrovia Torino-Savona. — Nella nota causa dell'Impresa Guastalla contro l'Amministrazione dello Stato, il Tribunale civile di Torino, il giorno 2 corr, ha pronunciato sentenza, colla quale, accordando intanto all'Impresa il pagamento di una provvisionale di due milioni di lire, ordina un ulteriore incombente peritale.

Ferrovie in Piemonte. — Sopra la domanda per la conferma dei due sussidii: di lire 100 mila, votate dal Consiglio comunale il 26 marzo 1877, per la ferrovia Pinerolo-Torre-Pellice; e di lire 70 mila, votate il 31 dicembre stesso anno, per la diramazione Bricherasio-Barge, anche secondo il voto favorevole della Commissione fer-

roviaria, la Giunta municipale di Torino, nella sua ultima seduta, deliberò di fare proposta al Consiglio comunale, con appropriate condizioni.

Stazione di Genova. — Il 1° corr., ebbe luogo a Genova la conferenza che abbiamo preannunciata. Ne togliamo dal *Corr. Mercant.* la relazione, che ci consta essere esatta:

Il 1° corr. si adunò la Commissione destinata a prendere le disposizioni necessarie per aprire al commercio lo Scalo di Santa Limbania. Erano presenti il comm. Bachelet, capotraffico della divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia in Torino, ed altri quattro alti impiegati ferroviarii; il cavaliere Repetto, rappresentante il Municipio di Genova; il cav. Argento, rappresentante la Camera di commercio; il comm. Queiroli ed altri rappresentanti delle Autorità governative interessate.

Ecco il sunto delle conclusioni prese dopo lunga discussione.

Siccome la Stazione non può ancora essere aperta al servizio per la intiera giornata, a motivo della interruzione resa necessaria dal movimento dei materiali destinati ai lavori del porto, così il movimento delle merci resterà limitato a circa 120 carri al giorno. Finchè poi non siano costrutti i capannoni richiesti dai regolamenti doganali, le merci ammesse al servizio saranno soltanto quelle esenti da dazio doganale, i ferramenti e le granaglie.

Quanto alla domanda, fatta istantemente dai rappresentanti del Municipio e della Camera di commercio, per far che questo nuovo tratto di Scalo fosse dichiarato *Stazione marittima*, non venne nulla stabilito, giacchè i rappresentanti della Ferrovia ebbero a dichiarare che tale argomento formava oggetto di studio presso la Direzione generale delle Ferrovie; accettarono però lo incarico di far presente all'Amministrazione le vive istanze del Commercio genovese.

L'apertura al servizio del commercio sarà probabilmente per la metà di agosto; e tutto venne disposto perchè i bastimenti possano accostarsi alla calata nel maggior numero possibile, sbarcando così le merci direttamente dal bordo al vagone.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente avviso, in data 25 giugno prossimo passato:

Ad apportuna norma di chi può avervi interesse, si fa noto che le cartucce cariche, con o senza bozzolo metallico, le cartucce o capsule de revolwer, in partite anche inferiori a 50 chilogrammi, sono considerate, per riguardo al trasporto, quali munizioni da guerra, e trattate quindi come materie inflammabili ed esplodenti della III^a., anzichè della II^a. categoria, in cui finora furono comprese.

Ferme pertanto le prescrizioni contenute nell'art. 112, lettera *C*, del Regolamento-Tariffa di quest' Amministrazione quanto alla condizionatura dei colli, siffatte merci saranno soggette, per quanto riguarda il modo di trasporto, la scorta e le tasse da applicarsi, alle prescrizioni del citato articolo risguardanti le materie di III^a. categoria.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Essendo state presentate in tempo utile delle offerte per la diminuzione del ventesimo sul prezzo di provvisoria delibera per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra la Signoressa e Treviso, della lunghezza di metri 14,136.40 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati, i caselli di guardia, la fornitura e posa in opera delle travate in ferro per ponticelli, e l'armamento della via), nel giorno 17 corr., presso la Prefettura di Treviso, avrà luogo un definitivo esperimento d'asta sul prezzo ridotto di L. 72,597.99.

Restano ferme, anche per quest'ultimo esperimento, le condizioni già preannunciate.

Tramway Vicenza-Valdagno-Arzignano. — Il *Giorn. di Vicenza* dice che il 2 corr. fu ultimato l'armamento di tutta la linea Vicenza-Valdagno, ed all'indomani si cominciavano i lavori d' armamento del breve tronco per Arzignano. Il *Giornale* fu assicurato che questi ultimi lavori saranno compiuti fra cinque o sei giorni.

Tramway Abbiategrasso-Magenta-Busto Arsizio. — Leggesi nella *Perseveranza* del 5:

Ieri, nella sala del Giudice Conciliatore in piazza Mercanti, gentilmente concessa, ebbe luogo un'adunanza del Comitato promotore di questa tramvia. Scopo dell'adunanza era l'approvazione definitiva del progetto, compilato dai signori ing. Broggi e Castiglioni per incarico del Comitato stesso.

Data lettura della relazione che accompagna il progetto, essa fu approvata all'unanimità in tutte le sue conclusioni, tanto in linea tecnica che finanziaria, riuscendo ad ottenere il completo accordo degli interessati anche sul tracciato, che venne definitivamente stabilito come segue: Abbiategrasso-Cascinetta di Lugagnano-Robecco sul Naviglio-Magenta-Marcallo-Mesero-Inveruno-Arconate-Dairago-Borsano-Sacconago e Busto Arsizio.

Con tale tracciato, si sarebbero raggiunti e conciliati i due scopi principali della linea: l'uno quello di ravvicinare Busto di 30 chilometri a Genova, l'altro quello di servire i piccoli interessi dei singoli Comuni.

I Comuni hanno già per la massima parte manifestata una favorevole tendenza a cedere gratuitamente la sede stradale occorrente.

Quando questa cessione sarà un fatto compiuto, pare quasi accertato che una potente Società estera, a Milano già conosciuta, assumerà la costruzione e l'esercizio della linea.

Tramway di Livorno. — Il 30 giugno, la Deputazione provinciale approvò senza discussione la concessione del *tramway*, dalla porta S. Marco all' Ardenza, accordata dal Consiglio municipale al sig. Charles.

Ferrovia Umbro-Aretina. — La Deputazione provinciale di Arezzo ha approvato la costituzione di un Consorzio fra i Comuni di Citerna, S. Giustino, Città di Castello, Montone, Ubertide, Pietralunga, Gubbio, Gualdo-Tadi e Fossato di Vico in provincia dell'Umbria; e i Comuni di Arezzo-Monterchi, M. S. Maria Tiberina, Anghiari, Caprese, Pieve S. Stefano e Borgo S. Sepolcro in provincia di Arezzo, per chiedere la concessione ed assumere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata Umbro-Aretina a sezione ridotta da Arezzo, per la valle superiore del Tevere e per l'altipiano di Gubbio, a Fossato di Vico, secondo il progetto compilato dagli ingegneri Lapi e Gigli, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 21 febbraio 1880.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Giovedì 15 luglio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ascoli, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, in provincia di Ascoli, compreso fra il punto di diramazione della linea Adriatica presso Porto d' Ascoli ed il chilometro 8°, della lunghezza di metri 8,000 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni, le travate metalliche e l'armamento), per la presunta somma di L. 119,125.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 7 dal giorno in cui si intraprenderà la consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Ascoli pel deposito interinale di L. 6,000 in numerario od in rendita Debito pubblico; la cauzione definitiva è fissata in L. 11,920 come sopra.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — In seguito alla diminuzione di L. 6,187 circa per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 271,832.73, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 31 maggio u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, in provincia di Lecce, compreso fra la Stazione definitiva di Taranto ed il chilometro 3.700, della lunghezza di metri 3700 (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e po-

sizione in opera dell'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà venerdì 16 corr. presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente al definitivo deliberamento a quello che risulterà il migliore oblatore in diminuzione delle somma di L. 255,013.08, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Lecce, pel deposito interinale di L. 15,500 in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 38,200 come sopra.

Ferrovia Avezzano-Roccasecca. — In seguito alla diminuzione di L. 6.65 per cento, fatto in tempo utile, sul presunto prezzo di L. 283,334.05, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 5 giugno scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, in provincia di Caserta, compreso fra Roccasecca ed Arce, della lunghezza di metri 8700 (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e posizione in opera dell' armamento), si procederà mercoledì 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caserta, simultaneamente, al definitivo deliberamento a quello che risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della somma di L. 264,492.34, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 18 dalla consegna.

Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Caserta, pel deposito interinale di L. 20,000 in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 38,900 come sopra.

Ferrovia del Vesuvio. — Scrivono da Napoli, 2, all'*Opinione:*

*Coll'*esperimento fatto questa notte, pare che la funicolare del Vesuvio verrà illuminata una volta la settimana a luce elettrica. La difficoltà maggiore, e che pur si è superata, era quella d'illuminare una lunghezza di 880 metri, lunghezza esagerata pel sistema Siemens, applicato dall'ing. Moleschott, insieme coll'ingegnere Taddei, rappresentante generale in Italia dei signori Siemens ed Halske di Berlino.

Quindici lampade illuminano tutta la linea di una luce vivida ed abbagliante. Queste lampade, guardate da lontano prima che si cominci l'ascensione per la funicolare, sono di un effetto meraviglioso; ed anche guardate da Napoli, come nel primo esperimento fatto, quasi ad occhio nudo erano distinguibili, e producevano un bellissimo colpo d'occhio. Un collettore armillare, situato alla stazione di partenza, illumina con un intenso fascio di luce tutta la linea; però, non essendo il collettore, messo in opera iersera, adatto per le lampade del sistema Siemens, la luce non era quanta pure avrebbe dovuto essere con un sistema simile a quello delle lampade adoperate. Ma questo piccolo inconveniente sarà fra giorni riparato dalla Società, che nulla trascura per mantenersi il credito e la simpatia della nostra cittadinanza, che accorre numerosa al Vesuvio.

Ieri sera stessa, assieme agl'invitati per l'esperimento, parecchie signore e gentiluomini della città fecero l'ascensione, ammirando l'opera prodigiosa sì felicemente compiuta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. – Leggesi nella *Gazzetta Ticinese:*

Il 30 giugno testè scorso ebbe luogo in Lucerna l'adunanza generale della Società della ferrovia del Gottardo, a cui erano presenti 59 aventi diritto di voto, rappresentanti in complesso 744 voti effettivi ed una somma del capitale azioni e sovvenzioni di fr. 19,300,000.

Vi vennere letti ed approvati: il rapporto della Commissione dei conti, il rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione sullo stato attuale dell'impresa del Gottardo, ed il conto annuale della Società del Gottardo, comprendente l'anno 1879.

Quindi a membri del Consiglio d'amministrazione, al posto dei defunti signori consigliere nazionale Feer-Herzog e cons. di Governo Frei di Aarau, vennero nominati i signori cons. nazionale Haberstich, presidente della Banca d'Argovia, e il cons. di Governo col. Fischer di Aarau. Completato così il Consiglio d'amministrazione, si procedette alla scelta di un presidente per quel Corpo, ed a questo posto venne chiamato il sig. cons. degli Stati dottore Carlo Stehlin, finora vice-presidente, di Basilea. Inoltre vennero riconosciuti: il sig. barone Alberto v. Oppenheim di Colonia, come supplente del sig. barone Edoardo v. Oppenheim nel Consiglio d'amministrazione, ed il sig. Annibale Bollati di Lugano come supplente del sig. ingegnere Maraini di Roma.

Finalmente a membro della Commissione dei conti per l'anno 1880 vennero nominati i signori: Sulzer-Steiner di Winterthur, direttore postale Nager di Lucerna e Schmid-Ronca di Lucerna; e loro supplenti i signori presidente di città Pfyffer-Balthasar di Lucerna, consigliere di Stato Pedrazzini di Locarno, e consigliere di Governo C. Bischoff di Basilea.

Galleria del Monte-Ceneri. — Lo stato dei lavori nella galleria del Monte-Ceneri alla fine di giugno era il seguente:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Totale
Galleria d'asse	m. 340.—	m. 162.—	m. 502.—
Allargamento in calotta .	» 207.—	» 56.—	» 263.—
Vòlta	» 85.—	» 30.—	» 115.—
Strozzo	» 32.—	» 4.—	» 36.—

Ferrovie francesi. — Il progetto di legge che autorizza il Ministro dei lavori pubblici ad intrapendere la costruzione dei lavori di superstruttura delle ferrovie dichiarate di pubblica utilità e costrutte dallo Stato, venne dalla Camera dei deputati approvato d'urgenza. Questo progetto concerne 2,704 chil., la cui infrastruttura è già in via di esecuzione.

Venne parimenti votato d'urgenza il progetto che autorizza il Ministro medesimo ad assicurare l'esercizio provvisorio delle ferrovie costruite dallo Stato e non concesse. La Commissione ha ridotto l'elenco di queste ferrovie alla nomenclatura di quelle che saranno compiute alla fine dell'anno corrente, e che rappresentano 289 chil. Inoltre la Commissione ha richiesto che l'esercizio provvisorio sia regolato dal Capitolato d'oneri per le ferrovie dello Stato.

Questi progetti, appena votati dalla Camera, vennero presentati al Senato.

— Nelle principali Camere di commercio si disegna da qualche tempo un movimento contro il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato. La Camera di commercio di La Rochelle, la cui postura le consente di apprezzare le moderne esigenze delle grandi correnti commerciali, prese la seguente deliberazione:

« Adottando i motivi invocati dalla Camera di commercio di Bordeaux nella lettera indirizzata al Ministro dei lavori pubblici il 15 aprile scorso, ed unendosi alle energiche considerazioni della Camera di commercio di Nancy del 14 maggio p. p., dichiara all'*unanimità* che protesta contro il riscatto delle ferrovie per parte dello Stato; decide inoltre che copia della presente deliberazione sia indirizzata al Ministro dei lavori pubblici ».

La Camera di commercio di La Rochelle ha una speciale competenza pel confronto continuo che essa può fare tra le linee dello Stato e quelle della Compagnia d'Orléans e d'altre Società.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Il *Corr. Merc.* ha da Londra, 30 giugno, che in una seduta privata presso il vice-Cancelliere Malins, i rappresentanti delle tre Società Rubattino, Bone-Guelma e Tunisina conclusero un accomodamento, per cui la strada ferrata Tunisi-Goletta

sarà aggiudicata al maggior offerente in una pubblica auzione da tenersi il giorno 7 del corrente mese.

Il prezzo a base d'asta è fissato in Lst. 111,000.

La ferrovia Trans-Sahariana. — La Commissione superiore per la ferrovia Trans-Sahariana si è riunita a Parigi il 28 giugno, sotto la presidenza del Ministro dei lavori pubblici. Essa ha votato: 1° l'approvazione delle missioni dei signori Flatters e Soleillet; 2° la continuazione delle due missioni; 3° la costruzione immediata d'una linea telegrafica da Laghouat ad Ouargla per il Mzab, e da Biskra ad Ouargla per Tougourth.

Il voto relativo alla scelta di una testa di linea è stato aggiornato ad una prossima riunioue della Commissione, che avrà luogo nella settimana di riposo del Parlamento.

Notizie Diverse

Monumento a Vittorio Emanuele. — Ecco il testo del progetto di legge ripresentato dal Ministro dell'interno alla Camera dei deputati, nella tornata del 21 giugno p. p., per la erezione di un monumento nazionale a Vittorio Emanuele in Roma:

« *Art.* 1. In esecuzione della legge 16 maggio 1878, sarà eretto a Vittorio Emanuele II, primo Re d'Italia, un Arco onorario nella piazza delle Terme Diocleziane.

« La piazza, le costruzioni adiacenti e gli sbocchi saranno riordinati, in corrispondenza col monumento.

« *Art.* 2. Sarà, pel fine indicato nell'articolo precedente, aperto un concorso mondiale, mediante un manifesto da inserirsi nella *Gazzetta Ufficiale del regno* entro due mesi dalla promulgazione della presente legge.

« *Art.* 3. Per la presentazione dei progetti è assegnato ai concorrenti il termine di un anno, computabile dalla data del manifesto.

« *Art.* 4. Tre premii, uno di lire 30,000, uno di lire 20,000 ed uno di lire 10,000, da prelevarsi sul fondo di cui all'articolo 6, saranno rispettivamente, e per ordine di merito, aggiudicati ai migliori progetti.

« I progetti premiati diventano proprietà dello Stato.

« *Art.* 5. Il conferimento del premio non vincola lo Stato dirimpetto ai concorrenti, per ciò che riguarda la scelta del progetto da eseguirsi; nè l'autore del progetto scelto potrà pretendere che l'esecuzione ne venga ad esso affidate di preferenza ad ogni altro.

« *Art.* 6. Il concorso dello Stato alla spesa, in aggiunta alle offerte di cui all'articolo 3 della legge 16 maggio 1878, è fissato nella somma di 8 milioni.

« La spesa sarà iscritta nel bilancio del Ministero dell'interno in un capitolo speciale. La somma da iscriversi sotto questo capitolo sarà d'anno in anno determinata in corrispondenza dell'avanzamento dell'opera.

« *Art.* 7. Una Commissione, composta in conformità dell'articolo 6 della legge del 16 maggio 1878, provvederà alla pubblicazione del manifesto di concorso, nominerà una Giunta artistica pel conferimento dei premii, farà la scelta del progetto da eseguirsi, continuerà a raccogliere le offerte pel monumento nazionale, e veglierà alla buona esecuzione dell'opera ». —

Tutti gli Ufficii della Camera hanno approvato il suddetto disegno di legge, ed a comporre la Giunta vennero designati gli on. Guiccioli, Giordano, Maurigi, Pepe, Oddone, Marchiori, Cavalletto e Guala. La Giunta si è poi costituita, nominando Cavalletto presidente, Ercole segretario, e Guiccioli relatore. E questi ha già presentato alla Camera la sua relazione.

Palazzo delle Belle Arti in Roma. — Ecco il testo del progetto di legge presentato alla Camera dal Ministro delle finanze per la cessione al Municipio di Roma delle aree demaniali destinate alla costruzione del Palazzo di Belle Arti:

« *Art. unico.* È approvata la Convenzione 31 maggio 1880, stipulata tra il Ministero del tesoro ed il Municipio di Roma, per la cessione a quest'ultimo delle aree destinate alla costruzione del Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti in Roma, attigue alla via Nazionale ed alla chiesa di San Vitale alla regione I, Campidoglio, rione I, Monti, in mappa ai numeri 1857 e 1855, dell'estensione complessiva di ettari 63 85, pel prezzo complessivo di lire 251,550 determinato dalla perizia 29 maggio 1880 dell'Ufficio del Genio civile ».

Esposizione nazionale a Milano pel 1881. — Scrivono da Milano all'*Opinione*:

Il Comitato ha appaltato agli architetti Broggi e Castiglioni di Milano la costruzione di parte dell'edificio che dovrà accogliere i prodotti dell'attività nazionale; e questa parte comprende metri quadrati 16,500, cioè tre lunghe gallerie parallele nei vecchi Giardini pbbblici, ed un edificio a 6 raggi davanti la Villa Reale. Queste gallerie, da costruirsi con legname, ferro e vetro, saranno larghe circa 12 metri.

Mi affretto però a dirvi che i 16,500 m. q. appaltati ora rappresentano poco più della metà dell'edificio ideato dall'architetto Cerruti, autore del bellissimo albergo Bellagio sul lago di Como. Il locale adunque misurerà circa 30,000 m. q. coperti, racchiusi in un'area di circa 70,000 metri quadrati, formati da parte dei boschetti, dall'obelisco fino a via Palestro; dal giardino della Villa Reale e pianterreno della stessa, concessi graziosamente da S. M.; da una parte di via Palestro, dai Giardini vecchi, a principiare dalla suddetta via fino ai bastioni; e da quella parte infine dei Giardini nuovi che prospettano la stessa Villa Reale. A questi locali si devono aggiungere i due cortili e i portici del Palazzo del Senato per l'Esposizione di Belle Arti, a cui si spera unire anche il gran salone del palazzo stesso, che ora serve alla Corte di Assise.

Dirvi oggi di più su questo edificio, mi pare inutile; basterà vi accenni che avrà due facciate: una nello stile del Risorgimento verso via Palestro, con atrio, statue, ecc.; l'altra sull'asse della stessa via, in istile veneziano.

Stabilimento termale in Sardegna. — La Deputazione provinciale di Sassari ha stabilito un premio di L. 100,000 a quell'imprenditore o Società, che voglia assumere la costruzione ed il successivo esercizio di uno Stabilimento termale a San Saturino in Sardegna, secondo il progetto già compilato, spendendo pel fabbricato non meno di lire 200,000.

Illuminazione delle coste. — Con decreto ministeriale del 15 giugno p. p. è stata instituita una Commissione con incarico di proporre se e quale riordinamento occorra per una conveniente illuminazione delle coste del Regno.

La Commissione, che dovrà presentare le proprie proposte non più tardi del 31 dicembre 1880, è composta: del Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, presidente; del Direttore generale delle opere idrauliche, vice-pres.; e dei membri:

Comm. Mati, ispettore del Genio civile — Comm. Dionisio, id. id. — Cav. Cornaglia, ispettore del Genio civile — Comm. Bucchia-Conti, ammiraglio nella R. Marina — Comm. Cottrau, capitano di vascello, id — Comm. Cassone, id. id. — Cav. Vivaldi, capo-sezione nel Ministero dei lavori pubblici, segretario.

Ufficii telegrafici. — Il 20 giugno p. p., in Argegno (provincia di Como) ed in Costigliole Saluzzo (provincia di Cuneo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizo del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che, a partire dal 19 corr., le tasse della Compagnia *Direct Limited States Cable* (vedi avviso del 16 corrente) sono diminuite di 60 centesimi per parola

Si osserva però che per l'America del Nord e per l'America centrale le vie meno costose sono sempre quelle di Brest e Valentia (cavi della Compagnia anglo-americana).

Ufficii postali. — Col 1°. luglio corr. vennero aperti i seguenti nuovi Uffizii postali di 2ª classe;

Alfedena (prov. di Aquila); Borrello (prov. di Chieti); Succivo (prov. di Caserta).

Monumento a Bartolomeo Bona nella Stazione di Torino. — 2ª lista della sottoscrizione pubblica fatta per Azioni di L. 5:

Pellegrini ing. Adolfo (a rettifica di errore in corso nel 1° elenco) L. 50 — Brambrilla Pietro L. 100 — Carozzi Gio. e famiglia L. 40 — Pongilione Giuseppe L. 50 — Antonietti Carlo L. 10 — Grandis ing. Sebastiano L. 10 — Petrino ing. Luigi L. 25 — Tivoli Federico L. 5 — Luzzatto Cesare L. 5 — Duprè Giuseppe L. 5 — Galante ing. Alessandro L. 10 — Franco ing. Giulio L. 5 — Luvini prof. ing. Giovanni L. 5 — Mayat Luigi L. 10 — Boni ing. Stefano L. 5 — Chardon Giulio L. 5 — Ighina Gio. fu Matteo L. 5 — Axerio ing. Giulio L. 5 — Danio Giuseppe L. 5 — Ceriana Pier Carlo L. 5 — Totale delle due prime liste di sottoscrizione L. 640.

Le sottoscrizioni, col loro importo, devono essere trasmesse alla Banca dei fratelli Ceriana, via Lagrange 3, Torino.

Canale di Nicaragua. — Sono state pubblicate a Filadelfia le condizioni della concessione fatta ad una Società americana per la costruzione del Canale di Nicaragua, in opposizione a quello di Panama.

È un privilegio esclusivo, giacchè la concessione è fatta per 99 anni dall'apertura del Canale. La Società può costruire una ferrovia ed una linea telegrafica lungo il canale. Il Nicaragua dichiara neutrale il Canale ed i porti da un lato e dall'altro. Solo se il Nicaragua fosse in guerra, le truppe e le navi da guerra ostili al Nicaragua o ad altre repubbliche americane centrali verrebbero escluse dal passaggio. Il Canale dovrà esser aperto alla navigazione per tutte le navi. Il Nicaragua cercherà di ottenere da tutte le altre Potenze una garanzia per la neutralità del Canale. Questo sarà esente da ogni tassa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato piuttosto freddo nella scorsa settimana rispetto ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali dal prezzo di 472 si elevarono a 473; poi, staccata la cedola, il denaro rimase a 467, ridotto per ultimo a 459. Le Obbligazioni relative, poco curate, quotate a 294.75, e così dei Boni a 607. Le Sarde, della serie *B*, a 306.50; le nuove, a 289. L'Alta Italia ferma a 296.50 e 297.50. Le Pontebbane a 469: le Trapani-Palermo a 325 circa; le Monte-Ceneri a 514. Le Azioni Ferrovie Romane a 165.50.

A Parigi, le Lombarde non ebbero molto favorevole il mercato, che le negoziò a stento a 180 e 178; le Obbligazioni in ribasso da 270 a 262.

Le Vittorio Emanuele oscillanti tra il 282 al 285, poi ridotte a 283. Le Azioni Ferrovie Romane tra il 148 al 150; le Obbligazioni sul 339 al 330.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Milano. — (Creazion: 1866) — 68ª estrazione eseguita il 1° luglio 1880.

Serie estratte.

6599	5481	3481	3881	6870	394	2012	5133	2598	1638
6697	4334	5708	6974	5660	2894	2789	4461	4678	4255
5413	1849	5228	3499	4600	7040	4896	1494	6224	2478
5332	6104	7308	1676	5865	860	6790	7265	444	6952
2902	6922	5194	2755	1178	1040	2686	7196	6759	2796
4488	5038	7341	2169	176	4897	3043	6687	5426	4398
6426	5272	843	5200	5778	4934	5744	6631	4742	2842
335	2750	634	401	812	984	4682	7433	6415	4910
4218	1781	110	4199	5890	436	892	6252	3092	330
2620	4873	7445	4037	2145.					

Elenco dei numeri premeati:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
3043	30	1000	7445	27	150	6426	56	60
7341	11	1000	1638	37	150	2169	14	60
5744	9	1000	6759	36	150	634	4	60
2012	39	1000	6870	20	150	2894	15	60
5426	42	1000	6687	2	100	5865	46	60
2796	45	1000	2750	50	100	2169	10	60
6922	49	1000	4398	6	100	4897	34	60
6224	5	1000	3499	7	100	860	44	60
6252	25	1000	812	4	100	6426	44	60
7040	26	1000	3881	39	100	5431	32	60
5865	50	1000	3881	37	100	436	12	60
5778	42	1000	5481	18	100	4334	49	60
1494	38	1000	176	14	100	2620	36	60
634	20	1000	3043	29	100	1040	45	60
5778	36	1000	1040	43	100	4682	18	60
7433	24	1000	7445	18	100	2620	48	60
7308	23	1000	2902	6	100	436	36	60
5778	33	1000	1638	44	60	6952	1	60
7433	21	1000	7445	39	60	860	45	60
436	24	1000	436	29	60	6687	13	60
4897	33	500	4488	26	60	6974	41	60
1178	8	500	5426	23	60	394	4	60
5865	33	300	4488	1	60	6697	19	60
176	46	300	4461	43	60	4037	15	60
789	45	300	4934	39	60	1040	47	60
2796	9	200	892	33	60	2012	46	60
1494	13	200	3881	27	60	7445	24	60
4334	38	200	6252	36	60	3092	14	60
634	42	200	812	3	60	4334	2	60
984	23	200	4678	9	60	4600	43	60
2894	38	200	6974	48	60	4037	5	60
3881	20	150	5890	18	60	1819	5	60
7308	45	150	5865	4	60			
1040	39	150	1040	32	60			

Prestito Lombardo-Veneto — La Direzione generale del Debito pubblico notifica che, essendosi il 1° corr. eseguita la decimanona estrazione di una delle 25 serie del Prestito già Lombardo-Veneto, di creazione 14 maggio e 29 ottobre 1859 (legge 3 settembre 1868, n. 4580), è sortita la serie XXIII.

Nella stessa occasione venne eseguito l'abbruciamento delle Obbligazioni, cartelle e certificati compresi nelle serie precedentemente estratte, e presentati al rimborso in numero di 6873, per un capitale complessivo di L. 2,913,256.99.

I titoli riferibili alla suddetta serie XXIII cessano di fruttare colla fine di dicembre 1880, ed il rimborso del capitale corrispondente avrà luogo sopra mandati della detta generale Direzione, a cominciare dal 1° gennaio 1881, mediante deposito dei titoli stessi, corredati dalle cedole dei semestri posteriori a quello scaduto col 31 dicembre suddetto.

Inoltre si rammenta che i capitali e le cedole delle cartelle, il cui pagamento fu assegnato all'estero, verranno pagate, per conto dell'Amministrazione del Debito pubblico del Regno d'Italia, dalla Casa M. A. De Rothschild, in Francoforte sul Meno.

Tuttavia anco la Cassa della Direzione generale del Debito pubblico pagherà, a richiesta del presentatore, le cedole preindicate; e parimente i capitali di dette cartelle potranno venir pagati all'interno, sempre che però venga presentata alla stessa Direzione generale apposita domanda in iscritto.

Per norma dei possessori di titoli precedentemente sorteggiati e non per anco rimborsati, si ricorda che le altre serie sin qui estratte sono la

I nel 1877, II nel 1868, III nel 1874, IV nel 1863, V nel 1870, VI nel 1869, VII nel 1873, VIII nel 1878, X nel 1866, XI nel 1862, XII nel 1864, XV nel 1876, XVII nel 1865, XVIII nel 1871, XX nel 1867, XXI nel 1875, XXII nel 1872, XXV nel 1879.

Nello stesso giorno ebbe luogo altresì l'abbruciamento, annunziato con altro avviso di n. 77 titoli, cioè Obbligazioni, cartelle, certificati ed assegni dell'altro Prestito Lombardo-Veneto, di creazione 16 aprile 1850 (ora estinto), stati rimborsati dal 1° gennaio a tutto dicembre 1879, per l'importo complessivo di L. 16,269.30.

CONVOCAZIONI

Società Meridionale dei Magazzini generali. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale

pel giorno 5 agosto p. v. in Napoli (corso Garibaldi), per udire la relazione sulla gestione sociale al 30 giugno 1880, e presentazione del relativo bilancio col rapporto dei revisori, per la determinazione del dividendo, e per la nomina di 5 amministratori uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 14 corr., presso la Direzione del Genio militare in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di restauro nelle caserme Santa Caterina da Siena, Sora, Clarelli, S. Salvatore in Lauro e Serristori in Roma, per l'importo di L. 17,307.84, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento della Caserma della Traspontina in Roma, per il presunto importo di L. 40,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consiglio d'amministrazione del Consorzio Frosinone-Veroli-Monte San Giovanni Campano e Banco, sedente in Veroli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria detta del Porrino e Stalloni, dal confine di Castelliri all'ex-convento di Casamori, per il presunto importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito L. 500 in valuta legale.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione decennale dello strade a ciottolo e sasso spezzato nella città, compreso l'adacquamento nella stagione estiva. Manutenzione dal 1° gennaie 1881. Importo complessivo pei dieci anni L. 306,000. Deposito L. 6000.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio scolastico in via Vincenzo Ricci, per l'importo di L. 180,000. Deposito L. 18,000, oltre L. 2000 per le spese contrattuali.

— Il 17 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una variante al tronco Corleto-Torreta Lacava della strada nazionale di Valle d'Agri, compresa fra i ponticelli 14 e 41, della lunghezza di m. 5549, per il presunto importo di L. 212,852. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura in un sol lotto di ottone, piombo, zinco, regolo d'antimonio, in totale chilog. 63,830, per l'importo complessivo di L. 53,470. Consegna entro 40 giorni. Deposito lire 5400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso l'Intendenza di finanza in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 220 tonn. di carbon fossile Newcastle e di altre 400 tonn. di coke, occorrenti ai caloriferi e caminetti del palazzo del Ministero delle finanze in Roma per la stagione 1880-81. Le offerte dei prezzi per tale fornitura saranno garantite con deposito di lire 3000 in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 450,000 di ghisa da getti diversi, per il complessivo importo di L. 67,500. Consegna entro 40 giorni per una metà, ed entro 60 per la seconda metà. Deposito cauzionale L. 6800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 22,000 di rame in verghe sagomato, per il complessivo importo di lire 71,500. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 7200, come sopra.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal* 18 *maggio al* 24 *giugno* 1880.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	451,361.64	312.14
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	471,412.80	326.01
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 20,051.16	— 13.87
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	10,213,572.00	7,063 33
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	10,078,744.85	6,970.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 134,827.15	+ 93.24
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,175.—	190,615.76	162.23
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	164,980.85	143.21
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 23	+ 25,634.91	+ 19.02
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,165.11	4,066,071.63	3,489.86
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.13	3,939,054.43	3,421.90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 13,98	+ 127,017.20	+ 67.96

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,696,59	12,577.17	8,894.80
Piccola Velocità	7,144,56	487.66	3,615.69
Totali . . .	37,841.15	13,064.83	12,510.49

Strade Ferrate Romane

14ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *aprile* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	594,044.99	18,426.64
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	639,628.21	19,840.36
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	45,583.22	1.413.72
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 aprile 1880 .	1,681	8,575,733.80	16,625.64
Periodo corr. 1879	1,661	8,165,092.68	16,020.11
Aumento	20	410,641.12	605.53
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del febbraio 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	6,820.59	»	29,073.03	35,893.62
Bagagli e cani.	»	97.32	»	533.14	630.40
Merci a G.V. ..	»	742.01	»	3,885.76	4,627.77
Merci a P.V. ..	»	7,234.16	»	24,125.32	31,359.48
Introiti diversi.	»	396.33	»	735.24	1,131.57
Totale L.	»	15,290.41	.	58,352.49	73,642.90

A N N U N Z I

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore con giardino alla Stazione di

ARONA

Caffè ristoratore alla Stazione di

CREMONA

L'affitto del Caffè di Arona decorrerà dal 3 settembre p. v. e quello del Caffè di Cremona dal 1° settembre p. v.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita italiana al portatore, calcolate al corso di Borsa della giornata, di L. 250 pel Caffè di Arona e di L. 80 pel Caffè di Cremona.

L'asta si farà a schede segrete la cui apertura seguirà il 22 luglio p. v. alle ore 2 pom. presso gli Ufficii della 2ª Divisione del Traffico in Milano.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti possono consultare il relativo avviso al pubblico presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano.

Milano, 22 *giugno* 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 21 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires, etc.

GALOPIN-SUE JACOB E COMP.

SOCIETA INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L' ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT' ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

installazioni

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 14 Luglio 1880 N° 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE ECONOMICHE

E TRAMVIE

Ecco il testo della Relazione ministeriale, che precede il progetto di legge da noi pubblicato nel numero precedente:

Signori! — Il grande sviluppo che ha preso in Italia la viabilità ferroviaria, dimostra ogni giorno più la necessità di un supplemento all'attuale nostra legislazione sulla materia, sia per i nuovi sistemi di locomozione che la scienza moderna ha inventati, sia per semplificare, in alcuni casi speciali, il modo di concessione stabilito dalla vigente legge sulle opere pubbliche.

Dopo le grandi ferrovie, si è dovuto pensare alle linee minori per le comunicazioni a più brevi distanze; si è dovuto volger le cure ai collegamenti, con mezzi comodi ed economici, delle città ai vicini villaggi, dei diversi punti di una stessa città fra di loro, ed infine dei piccoli centri di produzione alle grandi reti ferroviarie; e siccome per questi perfezionamenti dell'ordinaria viabilità era indispensabile di non incontrare i gravi sacrificii che richiedono la costruzione e l'esercizio delle grandi ferrovie, così è nata l'idea di trarre profitto delle strade ordinarie esistenti, collocando su di esse apposite rotaie o guide per stabilirvi uno speciale servizio di locomozione.

Da ciò sono venuti quei tipi di strade ferrate economiche, di tramvie, che già hanno preso in Italia uno sviluppo tale da farci bene sperare per l'avvenire, di quei tipi per i quali non si è trovata applicabile la vigente legge organica sulle opere pubbliche; di talchè la convenienza di una legge speciale che regoli la materia, e sostituisca le incerte norme fin qui seguite dalle pubbliche Amministrazioni su questo riguardo, appare manifesta.

Già codesta Assemblea ne discusse nella tornata dell'11 dicembre 1877, e confermò ancora la necessità di riempire questa lacuna della nostra legislazione in occasione della memorabile discussione della legge per la costruzione della nostra rete complementare, votando un ordine del giorno, col quale s'invitava il Governo *a presentare un progetto di legge in cui fossero determinati i criterii per la concessione delle tramvie a vapore.*

Ma evvi ancora un altro bisogno, che la esperienza ci ha bastantemente mostrato, ed al quale dobbiamo pur soddisfare. Per alcune concessioni all'industria privata di ferrovie destinate all'uso pubblico o privato, sarebbe assai utile di semplificare l'attuale procedura, regolando la facoltà oramai conceduta al Governo di accordarle, colle opportune cautele, senza richiedere al Parlamento l'approvazione di una apposita legge. Tali sono le ferrovie per le quali i concessionarii non domandano allo Stato sussidii, nè garanzie di sorta, e solo richieggono il diritto di costruzione e di esercizio a tutte loro spese, rischio e pericolo.

Una evidente prova della convenienza di una simile modificazione si ritrova nel fatto di codesta Assemblea, che, nella discussione già citata della legge sulle ferrovie complementari della nostra rete, approvò l'articolo 35, il quale meglio starebbe in una legge organica, anzichè in una legge di costruzioni ferroviarie: « Il Governo è autorizzato a permettere temporaneamente, e per non più di « 20 anni, che sulle ferrovie private si faccia il servizio, « pubblico, mediante l'osservanza delle norme e cautele « che esso prescriverà ed il pagamento delle tasse stabilite sui trasporti ferroviarii per tutto ciò che concerne il « servizio pubblico ». Questa autorizzazione che fu data al Governo equivale a quella di poter fare una concessione di ferrovia pubblica per semplice Decreto Reale, sebbene la concessione stessa non possa in questo caso avere una durata maggiore di 20 anni.

E certamente non troverete eccessiva la facoltà che ora il Governo vi domanda, quando abbiate presente che facoltà ben maggiori, perchè portano un onere al pubblico erario, gli avete date colla legge 29 luglio 1879, n° 5002, serie 2ª.

Diffatti, coll'art. 12 della legge stessa il Governo è autorizzato a fare, per semplice Decreto Reale, concessioni di ferrovie pubbliche colle sovvenzioni e colle norme fissate dalla legge 29 giugno 1873, promulgata allora per alcune ferrovie delle provincie Venete e di Mantova; e ancora coll'art. 18 può concedere, senza ricorrere al Parlamento, *ferrovie secondarie a binario ridotto ai Corpi morali*

interessati, con un concorso da parte dello Stato, che senza dubbio è assai considerevole.

Dopo tali precedenti, vorrete certamente acconsentire a che nella nostra legislazione sia introdotta una semplificazione di procedura, che, senza ledere in alcuna guisa gli interessi dello Stato, può efficacemente cooperare allo sviluppo ed all'incremento della nostra viabilità ferroviaria.

Ho pertanto l'onore di sottoporre alla vostra approvazione il presente schema di legge, che si può considerare come diviso in due parti: la prima relativa alle concessioni delle ferrovie che utilizzano il suolo delle strade ordinarie; la seconda relativa a quella categoria di ferrovie con sede propria e speciale, di uso pubblico o privato, per le quali non è richiesto allo Stato onere di sorta, diretto od indiretto.

Nello studio del presente progetto, si ebbe cura di prendere in esame quanto sulla materia hanno fatto finora gli altri Stati d'Europa con leggi e con regolamenti; per cui tornerà utile ad opportuni confronti il farne qui una sommaria esposizione, dopo aver premesso un breve cenno sull'origine dei *tramways*.

Origine delle tramvie. — L'origine delle tramvie si confonde con quella delle ferrovie ordinarie, e l'applicazione alle strade comuni di guide, prima di legno, poi di ferro, per facilitare il carreggio, fu fatta per la prima volta in Inghilterra, dove il nuovo trovato andò estendendosi e perfezionandosi fino a creare l'attuale *railway*.

La parola *tramway*, dovuta forse alla corruzione del nome di Outram, il quale fu il primo che generalizzasse il sistema, non fu adottata che più tardi in America, per designare (almeno secondo ciò che più generalmente è ammesso) una ferrovia a regoli piani incassati nel suolo delle strade ordinarie; dall'America venne in Europa, dove il nuovo mezzo di locomozione prese considerevole sviluppo specialmente in Inghilterra, e la parola *tramway* fu accettata tal quale in Francia e nel Belgio, mutandola anche in *tramvoie*, e fu ammessa pur dagli Spagnuoli che la tradussero per *tramvia*. In Italia si era dapprincipio introdotta la parola di *ippoferrovia*, e lo stesso aveva fatto la Germania (*Pferdbahn, Pferdweg*), perchè la tramvia era mossa esclusivamente dalla forza animale; ma, quando si applicarono i motori meccanici, quella parola si dovette abbandonare, e la forma delle tramvie andò accostandosi sempre più a quella d'una ferrovia ordinaria, tanto che al giorno d'oggi non ne è sempre facile l'assoluta distinzione.

Distinzione fra tramvia e ferrovia ordinaria. — Però si può ritenere che i caratteri generici, che fanno distinguere la tramvia dalla ferrovia ordinaria siano i seguenti: per ciò che concerne la *costruzione*, la tramvia ha per base esclusivamente o principalmente la strada ordinaria, ciò che non sempre avviene per la ferrovia; la tramvia, a differenza della ferrovia che utilizza il suolo di una strada ordinaria, permette la promiscuità dell'uso col carreggio comune sulla zona occupata della strada ordinaria.

E in questa opinione furono concordi i due supremi Consessi, che hanno il mandato di sovvenire il Governo del loro parere in questioni ferroviarie.

Già il Consiglio delle strade ferrate, esaminando alcune domande di concessione per costruzione ed esercizio di ferrovie a calibro ridotto, aveva sollevato a più riprese la questione intorno ai caratteri distintivi delle ferrovie e delle tramvie, quando il Ministero si rivolse al Consiglio superiore dei lavori pubblici per ottenerne l'autorevole parere. E questo non tardò ad aversi col voto emesso dal predetto Consiglio superiore in seduta del 28 febbraio 1880, nel quale si legge:

« 1° Che i caratteri distintivi delle tramvie esigono che il binario sia collocato sul piano stradale a perfetto livello o con un ben lieve risalto delle rotaie, senza alterare la forma della strada, nè sottrarne all'uso pubblico alcuna parte della medesima, e perciò senza alcuna chiusura o separazione dalla rimanente più ampia zona della strada ordinaria, in guisa che i veicoli, che transitano sulla medesima, possano anche percorrere liberamente la sede del binario e traversarla senza alcuno incaglio, e non ne derivi alcuna servitù alle proprietà laterali; e che inoltre, mediante le controguide o le rotaie foggiate ad U, e le opportune cautele ed avvertenze per la trazione meccanica a moderata velocità, il binario della tramvia possa anche percorrere le vie dell'interno degli abitati;

« 2° Che, a senso dell'art. 211 della legge sui lavori pubblici in data 20 marzo 1865, e anche del disposto della legge 29 luglio 1879, una ferrovia di qualsiasi categoria, ed anche le ferrovie economiche, debbano avere sede propria, e debbano essere separate dalle proprietà laterali con siepi, rive, muri, barriere od altra specie di chiusura stabile e permanente, tranne che per le ferrovie economiche venne ammessa la soppressione di tale obbligo nei luoghi ove non si può presentare alcun pericolo per l'esercizio, e perciò non si può ammettere la soppressione delle chiusure presso le Stazioni, i passaggi a livello molto frequentati e lungo le strade pubbliche, quando, a termini dell'art. 10 dell'ultima precitata legge, viene autorizzato il collocamento del binario sulle medesime; e, anche in tal caso, dovrà essere la ferrovia isolata o separata dalla zona riservata al carreggio ordinario, mediante una barriera, un fosso, un muretto, o almeno un forte dislivello delle due zone stradali destinate ad uso diverso, in modo che sia interposto un ostacolo materiale, ed impedito il transito dei carri ordinarii sulla zona occupata dal binario, come appare anche dai tipi proposti dalla Commissione istituita per le ferrovie economiche, nella tavola VI dei disegni; e per tal motivo si ritiene che le ferrovie economiche, a differenza delle tramvie, non abbiano a percorrere le vie interne degli abitati, e debbano invece passare fuori dei medesimi o seguire la traccia delle strade di circonvallazione colle norme suindicate, salvo in alcuni casi particolari in cui una via interna fosse fiancheggiata da un sol lato di case, e si possa assegnare alla ferrovia una zona perfettamente isolata senza alcun incaglio per la viabilità ordinaria ».

Queste definizioni, di cui non si può non riconoscere la giustezza, si riferiscono però precipuamente al modo di *costruzione*; e dove i criterii distintivi delle due qualità di vie ferrate si limitassero a queste, ne potrebbero derivare anomalie e diversità non giustificate di trattamento.

Converrebbe pertanto aver riguardo anche al modo di esercizio; poichè potrebbe avvenire precisamente il caso di una tramvia a vapore, che percorrendo lunghe tratte su ampie strade nazionali e provinciali, in regioni dove le ferrovie non possono estendere la loro influenza, e facendo un esercizio regolare con determinati orarii e tariffe, assumesse il carattere di un servizio proprio di ferrovia. E per contrario, una linea di ferrovia economica con sede propria ed isolata, senza orarii fissi, con fermate frequenti ed anche facoltative, non potrebbe certamente, per gli effetti giuridici, essere altrimenti considerata che una tramvia.

Potrà presentarsi il caso, che del resto già si verifica in varie località all'estero (ad esempio sulla linea di circonvallazione brussellese) di una strada ferrata sulla quale passano i treni d'importanza internazionale per le grandi comunicazioni, mentre che pel servizio di *banlieue*, per allacciare economicamente e con molta frequenza i varii punti periferici di una Capitale o di popolose città, si stabiliscano delle corse di piccoli treni, limitati spesse volte ad una sola locomotiva-vettura, ottenendosi in tal modo un servizio sovrapposto di ferrovia e di tramvia.

Di più, una stessa linea ferrata a vapore, che attraversi molti abitati a certa distanza fra loro, può presentare insieme i caratteri delle tramvie e delle ferrovie, a seconda che percorre con moderata velocità le traverse degli abitati, o supera con maggiore velocità le distanze fra i varii Comuni, percorrendo le strade ordinarie, con o senza separazione dalla rimanente parte della piattaforma stradale.

Ecco dunque il bisogno di determinare anche il carattere della tramvia per rispetto dell'*esercizio*. Sotto un tale aspetto, la tramvia non ha norme fisse e prestabilite di esercizio, si arresta dovunque per lasciare o prendere viaggiatori, mentre la ferrovia ordinaria, anche economica, ha norme d'esercizio ben determinate, ed il treno non si ferma che in punti preventivamente stabiliti.

Fermo dunque il nome di ferrovia a quella linea che ha sede propria, e di tramvia a quella che ha sede libera all'ordinario carreggio, per gli effetti giuridici diremo ferrovia esercitata ad uso tramvia quella che, quantunque con sede propria e riservata, compie un servizio locale di tramvia con orarii e treni facoltativi, entro certi limiti da destinarsi, si arresta in qualunque punto della corsa, e non è soggetta a tutte le norme e carichi delle ferrovie ordinarie. Il caso opposto costituirà una tramvia esercitata a modo di ferrovia, nei limiti del possibile, specialmente per quanto riguarda la velocità, a motivo del non offrire essa una sede isolata ed a parte.

Innanzi però di inoltrarci nell'esame delle importanti questioni che hanno riguardo alla materia, non sarà, almeno crediamo, un fuor d'opera il dare un cenno della legislazione in vigore sulle *tramvie*, ad illustrazione del prospetto allegato *I*.

Legislazione inglese sulle tramvie. — Se in Inghilterra è, per così dire, nato il *tramway*, sostituito dopo dal *railway*, non vi risorse però che dopo molti anni di abbandono, e fu soltanto nel 1858 che venne presentato al Parlamento inglese un *bill* per l'istituzione di una tramvia, che fu rigettato in seconda lettura; eguale risultanza si ottenne ancora nei successivi tentativi, che innanzi al Parlamento si fecero nei dieci anni successivi. Finalmente nel 1869 il Parlamento, dopo una lunga e minuziosa inchiesta, accordò tre concessioni di linee di *tramway* a *trazione animale*. Moltiplicatesi in seguito le domande, si volle dare stabile assetto alla materia, e si promulgò la legge intitolata *Tramways Act* 1870.

Il *Tramways Act* 1870 risente della stessa opposizione, che si tenacemente durò per 10 anni contro l'introduzione delle tramvie, e fu più che altro diretta a tutelare i diritti dei terzi, del pubblico e delle Autorità locali contro i concessionarii: fu perciò una legge di restrizione, essendosi in essa introdotte tutte quelle condizioni che valessero a rimuovere, anzichè a promuovere le domande di concessione.

Il diritto di accordarle è di competenza esclusiva del Potere centrale, il *Board of trade*, previo il consenso delle Autorità locali, sotto la cui giurisdizione cade la tramvia o almeno 2|3 di essa. Le concessioni però non hanno alcun valore se non sono confermate dal Parlamento, a cui devono deferirsi nel mese di aprile di ogni anno.

I petenti o promotori delle concessioni sono tenuti ad una serie di formalità e d'avvisi per ciò che riguarda la pubblicità, in modo che possa ognuno fare le eccezioni che crede contro l'impianto della linea domandata, e devono accompagnare l'istanza con una stima preventiva del costo della tramvia e di un progetto di Capitolato d'oneri.

Il *Board of trade* può quindi iniziare un'inchiesta sull'utilità dell'opera proposta ed emettere in seguito un *provisional order*, nel quale però sia assolutamente escluso ogni diritto di espropriazione, se non per accordi privati ed amichevoli coi proprietarii dei terreni. Quando la tramvia deve occupare vie urbane, un terzo dei proprietarii, affittuarii e negozianti lungo le vie stesse possono reclamare nel Capitolato l'inserzione della clausola, che la rotaia esterna sia situata almeno a metri 2,89 dal ciglio dei marciapiedi, e che non si possa avvicinare maggiormente se non per tratti di lunghezza non maggiore di metri 9.12. Tutte le spese relative alla inchiesta e alla concessione sono a carico dei concessionarii, i quali possono essere obbligati a dare una cauzione preventiva in garanzia delle spese stesse.

Possono chiedere concessioni le Autorità locali, le Società ed i privati. Se il petente non è un'Autorità locale, deve, a titolo di garanzia dell'esecuzione delle opere concesse, depositare una cauzione del 4 per cento del prezzo di stima, o in contanti o in effetti equivalenti.

Il tempo utile pel cominciamento dei lavori è fissato ad un anno, e l'apertura all'esercizio a due anni, dalla data della concessione. In caso di contravvenzione, la concessione è annullata, a meno che il *Board of trade* non creda di accordare una proroga.

I concessionarii sono tenuti a mantenere a loro spese tutta la lista di strada compresa fra le rotaie, e più una zona di m. 0.45 all'esterno di ciascuna rotaia; se il binario è doppio, devono mantenere anche tutta l'entrovia, purchè non ecceda metri 1.21. Tutte le porzioni di strada smosse per riparazioni od altre operazioni relative alla tramvia, sono, per un periodo di sei mesi, in manutenzione a carico dei concessionarii; il termine massimo della durata della rottura di una strada è di quattro settimane, al cui spirare deve tutto rimettersi allo stato primitivo, pena una multa di 505 lire, aumentabile di 126 per ogni ulteriore giorno di ritardo. Se una clausola speciale del Capitolato non disponga altrimenti, il binario deve avere il calibro di 1.43; le rotaie poi devono essere incassate a perfetto livello col suolo stradale, senza sporgenze, nè avvallamenti, in modo da non alterare menomamente il profilo, sia longitudinale, che trasversale.

Le Autorità locali, che hanno ottenuta una concessione e costruita la linea, non potranno esercitarla con veicoli propri; potranno lasciare la tramvia all'esercizio pubblico, ovvero dare in appalto il diritto di esercizio, Ogni appalto deve esser fatto per uno o più periodi non eccedenti in tutto anni 21, e contenere una clausola di scadenza, in caso che gli appaltatori lascino sospeso l'esercizio per più di tre mesi.

I concessionarii o gli appaltatori godono dell'uso esclusivo delle rotaie per farvi scorrere sopra veicoli con ruote adattate all'uopo.

Dopo il terzo anno dall'apertura dell'esercizio, le Autorità locali, o anche 20 contribuenti, possono reclamare al *Board of trade*, se una tramvia o parte di essa non rende tutti quei servigi che era ragionevole lo sperarne. Il *Board of trade* apre allora, se lo crede conveniente, un'inchiesta per accertare il fatto, e può quindi autorizzare ogni Società o privato a far circolare veicoli sulle rotaie della Società concessionaria, per un anno almeno e per tre al più, limitando il numero dei veicoli e fissando il canone che tali esercenti devono pagare alla Società concessionaria. Tali esercenti hanno l'obbligo di ammettere gratuitamente in ogni vettura un agente dei concessionarii, e questi, in caso di ritardo al pagamento del canone dovuto, possono impadronirsi dei veicoli e venderli; e le contestazioni, che potessero di conseguenza insorgere, vengono risolute da due giudici di pace.

Gli esercenti sono responsabili dei danni cagionati dai loro veicoli e cavalli, sia alla tramvia, sia ai terzi, o loro beni; e due giudici di pace determinano l'ammontare delle indennità, che non oltrepassa la somma di lire 1262.

Se per tre mesi, sopra una tramvia o parte di essa, sia sospeso l'esercizio senza casi di forza maggiore, fra i quali non deve annoverarsi la mancanza di fondi, il *Board of trade* può dichiarare i concessionarii decaduti dai loro dritti, e rimettere la via allo stato primitivo a spese dei concessionarii, vendendo, in caso di rifiuto al pagamento, dopo un mese dalla notificazione, i materiali al pubblico incanto. Nel modo stesso si procede per le porzioni di tramvia eseguite, se, dopo due anni dalla concessione, la linea non sia completamente aperta all'esercizio. Lo stesso procedimento ha luogo, se dopo inchiesta sollecitata dall'Autorità locale ed eseguita dal *Board of trade*, risulta che i concessionarii sono impossibilitati a continuare l'impresa per mancanza di fondi.

Le Autorità locali hanno diritto di riscattare le tramvie concesse alle Società, nei sei mesi che seguono un periodo di 21 anni dalla data di concessione, nei sei mesi che seguono ogni ulteriore periodo di sei anni, ovvero nei tre mesi dopo l'ordine del *Board of trade*, che dichiara i promotori insolvibili ed impossibilitati a continuare l'esercizio. In caso di riscatto, le Autorità pagano il valore attuale della tramvia, coi terreni e fabbricati annessi e col materiale mobile, senza tener conto degli utili dell'impresa, o della circostanza che la vendita è forzata, e l'indennità del riscatto è fissata da un arbitro del *Board of trade*.

Le Autorità locali hanno diritto di fare regolamenti, in cui vengono stabilite le modalità dell'esercizio, nell'interesse della sicurezza pubblica.

Come l'introduzione delle tramvie a trazione animale incontrò gravi opposizioni da parte del Parlamento inglese, lo stesso avvenne quando si trattò dell'applicazione della

trazione meccanica; e la questione, eccezion fatta di alcuni esperimenti, non è stata ancora definitivamente risoluta. Essa fu deferita ad una Commissione, la quale nel suo rapporto in data 7 giugno 1878 ammise potersi impiegare la trazione a vapore in sostituziane della trazione animale sulle tramvie, sotto la condizione però che vengano prese le necessarie precauzioni per la sicurezza dei cittadini, e che ogni autorizzazione abbia il consenso delle Autorità locali. E più specificatamente la Commissione inglese suggerì che con speciali regolamenti siano determinate le velocità massime di corsa, l'obbligo del rallentamento nei punti pericolosi ed in caso di spavento dei cavalli dell'ordinaria circolazione, quello della fermata per l'entrata e l'uscita dei viaggiatori, e quello d'impiegare macchine silenziose e che abbrucino il proprio fumo. Finalmente la Commissione inglese fu d'avviso che le tramvie a vapore debbano porsi sotto la giurisdizione dei Commissarii per le strade ferrate ordinarie, e che il *Board of trade* possa in ogni tempo modificarne i regolamenti nei modi che l'esperienza abbia suggerito.

(Continua)

SOCIETÀ ANONIMA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 10 *giugno* 1880.

(Continuazione — Vedi n. 27).

Quanto alle categorie di merci che hanno avuto il maggiore vantaggio, ciò rilevasi dallo specchietto che segue:

SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE	QUANTITA' trasportata nel 1879 — Quintali	Aumento	Dimin.
		sui trasporti fatti nel 1878 — Quintali	
Bevande e spiriti	497,100	74,394	»
Bitumi e pece	29,123	»	22,301
Cereali	3,978,176	554,385	»
Colori e materie coloranti	33,315	921	»
Combustibili — Carboni fossili	232,556	»	6,656
Combustibili — Carb. veg., legna da ard.	283,191	10,747	»
Concimi	24,463	»	3,092
Derrate — alimentari	403,629	»	13,187
Derrate — coloniali	64,334	10,032	»
Filati e tessuti	162,351	16,354	»
Materiali da costruzione — Legnami	574,101	126,410	»
Materiali da costruzione — Tufi, lava greggia, pietra	1,136,151	»	38,562
Materie tessili greggie	148,765	»	41,314
Metalli — greggi	106,673	»	4,750
Metalli — lavorati	107,108	»	15,130
Minerali e prodotti minerali	493,448	»	26,926
Prodotti animali	45.352	40	»
Prodotti chimico-industriali	71,664	7,821	»
Prodotti e materie grasse	343,330	134,454	»
Prodotti vegetali	213,764	91,760	»
Stampati e carta	32,111	2,139	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	50,726	»	235
Stracci ed avanzi	608,292	254.967	»
Trasporti per conto dello Stato	543,086	5,594	»
Merci diverse	283,319	21,572	»
Totali	10,166,841	1,311,593	172,153
Da dedurre		172,153	
Risulta a vantaggio del 1879 l'aumento di quintali		1,139,440	

Delle venticinque categorie del quadro che precede, quindici presentano aumento, dieci diminuzione.

Negli aumenti prevalgono i *cereali*, gli *stracci* ed *avanzi*, le *materie grasse*, i *legnami*, i *prodotti vegetali*, le *bevande* e *spiriti;* gli altri aumenti sono di poco conto.

Nelle diminuzioni prevalgono le *materie tessili*, le *pietre da costruzione*, i *minerali*, i *bitumi*, i *metalli*, le *derrate alimentari.*

I *cereali* presentano da soli il 41,38 0[0 dell'aumento totale; gli *stracci* ed *avanzi* il 19,02; le *materie grasse* il 10,04; i *legnami* il 9,43; le *bevande* e *spiriti* il 5,55.

Nelle diminuzioni spetta il 20,55 0[0 alle *materie tessili*; il 19,18 alle *pietre da costruzione*; il 13,40 ai *minerrli*; l'11,09 ai *bitumi*; il 10,11 ai *metalli*; 6;56 alle *derrate alimentari.*

Le Stazioni che fecero le maggiori spedizioni di *cereali* sono quelle di Foggia per tonn. 38,235; di Castellammare per tonn. 24,486; di S. Severo per tonn. 19,234; di Cerignola per tonn. 16,133; di Torre Annunziata per tonn. 15,223; di S. Giovanni a Teduccio per tonn. 14,421. Le Stazioni di Ravenna, Napoli. Termoli, Barletta ed Ancona diedero spedizioni decrescenti da tonn. 12,938 a tonnellate 10,219.

Le Stazioni che invece ebbero i maggiori arrivi sono quelle di Bologna (transito A. I.) per tonn. 32,941; di Torre Annunziata per tonn. 28,860; di Ancona (transito R.) per tonn. 52,259; di San Giovanni a Teduccio per tonn. 24,326; di Napoli (città) per tonn. 23,399; di Castellammare per tonn. 22,682; di Caserta (transito R) per tonn. 18,643; di Salerno per tonn. 18,124; di Caserta (città) per tonnellate 14,594; di Barletta per tonn. 13,078.

Nelle spedizioni di *stracci ed avanzi*, prevalsero le Stazioni: di Bari con tonn. 6503; di Monopoli con tonn. 3648; di Ostuni con tonn. 3393; di Ravenna con tonn. 2835; — negli arrivi le Stazioni di Bari per tonn. 11,057; di Molfetta per tonn. 8743; di Brindisi per tonn. 6642.

Bari primeggiò anche nelle spedizioni e negli arrivi dei *prodotti* e delle *materie grasse*, raggiungendo nelle spedizioni tonn. 5360, negli arrivi tonn. 7530. Vengono dopo, per le spedizioni: Lecce con tonn. 3393; Falconara (transito R.) con tonn. 2227; poi Taranto, Molfetta, Monopoli, Ostuni con tonnellate 1500; per gli arrivi: Bologna (transito A. I.) con tonn. 6146; Brindisi (porto) con tonn. 3124 Napoli (città) con tonn. 3048.

Spedirono le maggiori quantità di *legnami* le Stazioni di Eboli (transito C) per tonn. 6248; di Caserta (transito R.) per tonn. 4423; di Fano per tonn. 3958: poi quelle di Pesaro, Sinigaglia, Ortona e Napoli (città) da tonn. 2166 a tonn. 2034. — I più rilevanti arrivi si ebbero a Bologna per tonn. 9181; Napoli per tonn. 6307; Castellamare per tonn. 6191; Bari per tonn. 4964.

Nelle spedizioni dei *prodotti vegetali*, andò innanzi alle altre la Stazione di Torre dei Passeri con tonn. 2672. Le Stazioni di Ravenna, di S. Severo, d'Imola fecero spedizioni varianti da 978 a 640 tonn. — Gli arrivi più notevoli avvennero a Bologna (città) per tonn. 4350; Bologna (trans. A. I.) per tonn. 4276; Bari per tonn. 1478.

Primeggiò ancora come per lo innanzi nelle spedizioni delle *bevande e spiriti* la Stazione di Barletta, ma però in misura più ristretta degli anni precedenti, poichè esse non salirono nel 1879 a più di tonn. 9559. — Lugo spedì tonn. 5254; Benevento tonn. 3690; Bagnacavallo tonn.

2917. — Trani, Bisceglie, Squinzano, Napoli, S. Giovanni a Teduccio, Castellammare, Popoli, Pratola da tonn. 2176 a tonn. 1006.

La Stazione di Bologna (transito A. I.), come di consueto' ebbe i maggiori arrivi, assorbendo quasi la metà del trasporto totale, ossia tonn. 22,424 — Napoli ricevette tonn. 3233; Bari tonn. 2864.

Nei trasporti per conto dello Stato figurano sempre in prima linea le saline di Barletta per tonn. 20,444. Seguono: Ravenna con tonn. 5925; Napoli con tonn. 4724, Sinigaglia con tonn. 2980. — Per arrivi si distinguono: Bologna (transito A. I.) con tonn. 4711; Bari con tonn. 4583; Pescara con tonn. 4325; Napoli con tonn. 3212.

Sebbene in diminuzione rispetto all'anno precedente, costituiscono pur sempre una parte importante dei nostri trasporti le *pietre da costruzione*, i *prodotti minerali*, le *derrate alimentari*.

Delle *pietre da costruzione* diedero le maggiori spedizioni le Stazioni di: Maddaloni per tonn. 13,076; Imola per tonn. 10,075; Villa Inglese per tonn. 6877; Bisceglie per tonn. 6124; — i maggiori arrivi le Stazioni: di Aversa per tonn. 8423; di Bagnacavallo per tonn. 7287; di Benevento per tonn. 7246; di Eboli (transito C.) per tonn. 6439; di Acquaviva per tonn. 4900.

La Stazione di Cesena spedì tonn. 24,930 di *prodotti minerali*; quella di Rimini, tonn. 6177. — Quanto agli arrivi di codesti prodotti, andarono innanzi alle altre: Bologna (transito A. I.) con tonn. 20,210, Falconara (transito R.) con tonn. 2190.

Finalmente per le *derrate alimentari* si distinsero in partenza: Torre Annunziata, che diede tonn. 6753; poi Castellammare, Nocera, Taranto per oltre 1500 tonn. —; in arrivo: Bologna (transito A. I.) per tonn. 6968; Napoli (città) per tonn. 3986; Bologna (città) per tonn. 3810; Caserta (transito R.) per tonn. 3229.

Non crediamo necessario estenderci maggiormente in questa enumerazione di spedizioni e di recapiti, e passiamo senz'altro a considerare la distanza media percorsa da ciascuna tonnellata di merce.

Essa fu per le merci con tariffa ordinaria di Chil. 142
laddove nel 1878 era stata di . . . . » 144

Avvenne adunque la diminuzione di . . . . . Chil. 2

ossia dell' 1.38 0/0.

La distanza media per i trasporti fatti per conto dello Stato con tariffa ridotta, risulta di . . . . Chil. 139
contro . . . . » 152

dell'anno precedente. Diminuzione quindi di . . Chil. 13

ossia dell'8.55 0/0.

Se poi guardasi al prodotto, ciascuna tonnellata di merce soggetta alle tariffe ordinarie diede l' introito medio per chilometro percorso nel 1879 di . . . . . . L. 0,0608
nel 1878 di . . . . » 0,0589

Ne risulta l'aumento di . . . . L. 0,0009

cioè a dire dell'1.52 0/0.

Nei trasporti per conto dello Stato si ebbero per ciascuna tonnellata-chilometro. . . . . L. 0,0608
Nel 1878 si erano avute . . . . » 0,0616

quindi diminuzione di . . . . L. 0,0008

che è quanto dire del 1.30 0/0.

Pertanto essendo diminuita la distanza e cresciuto il prodotto medio per ciascuna unità di peso trasportata ad un chilometro, nei trasporti a tariffa ordinaria, se ne desume che nel 1879 i trasporti di merci soggette a tariffe più alte si estesero a maggior distanza che nell'anno precedente.

Nei trasporti per conto dello Stato, la diminuzione nella distanza media essendo riuscita inferiore a quella verificatasi nell'introito per ogni unità di traffico, ne risulta che prevalsero invece le merci a tariffe più basse.

Ci resta a dare ragguaglio dei trasporti di bestiame, i quali soffrirono nel 1879 una notevole diminuzione, come risulta dal seguente specchietto:

Distribuzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V.		Piccola V.		TOTALE	
		1879 Capi	1878 Capi	1879 Capi	1878 Capi	1879 Capi	1878 Capi
BESTIAME GROSSO	Spediz. ordin. a vagone comp.	74,613	80,391	37,574	53,309	112,187	133,700
	Spediz. ordin. per capo	15,395	18,568	4,384	4,839	19,779	23,407
	Totale . . .	90,003	98,959	41,958	58,148	131,966	157,107
	Spedizioni per conto dello Stato	2,828	3,967	»	»	2,828	3,967
BESTIAME PICCOLO	Spediz. ordin. a vagone comp.	160,132	165,984	209,365	198,138	369,497	364,122
	Spediz. ordin. per capo	14,671	18,652	2,049	2,116	16,720	20,768
	Totale . . .	174,803	184,636	211,414	200,254	386,217	384,890
	Totale generale .	267,639	287,562	253,372	258,402	521,011	545,964

Dal confronto delle cifre sovra esposte si rileva la diminuzione di 10,090 capi di grosso bestiame, e di 9833 di bestiame piccolo a grande velocità, quella di 16,190 grossi capi a piccola velocità.

A tali diminuzioni fa insufficiente riscontro l' aumento di 11,160 capi di piccolo bestiame a piccola velocità.

L'introito per la grande velocità, esclusi i trasporti di bestiame per conto dello Stato, fu di . L. 413,110.36
dove che nel 1878 era stato di . . . . » 394,699.43

quindi di aumento di . . . . » 18,410.93

che è quanto dire del 4,66 p. 0/0.

Per la piccola velocità si ebbero nel 1879 L. 172,321.78;
nel 1878 . . . . » 206,731.37;

quindi diminuzione di. . . . . » 34,419.59

è a dire del 16,65 p. 0/0.

Il movimento in servizio cumulativo colle altre reti di strade ferrate è esposto nel quadro che segue:

NATURA dei Trasporti	FERROVIE ALTA ITALIA — Transito di Bologna — dalle	FERROVIE ALTA ITALIA — Transito di Bologna — alle	FERROVIE ALTA ITALIA — Transito di Caserta — dalle	FERROVIE ALTA ITALIA — Transito di Caserta — alle	FERROVIE ROMANE — Transito di Bologna — dalle	FERROVIE ROMANE — Transito di Bologna — alle	FERROVIE ROMANE — Transito di Falconara — dalle	FERROVIE ROMANE — Transito di Falconara — alle	FERROVIE ROMANE — Transito di Ancona — dalle	FERROVIE ROMANE — Transito di Ancona — alle	FERROVIE ROMANE — Transito di Caserta — dalle	FERROVIE ROMANE — Transito di Caserta — alle	FERROVIE ROMANE — Transito di Napoli — dalle	FERROVIE ROMANE — Transito di Napoli — alle	FERROVIE CALABRO-SICULE — Linee Calabresi — Transito di Taranto — dalle	FERROVIE CALABRO-SICULE — Linee Calabresi — Transito di Taranto — alle	FERROVIE CALABRO-SICULE — Linee Calabresi — Transito di Eboli — dalle	FERROVIE CALABRO-SICULE — Linee Calabresi — Transito di Eboli — alle	FERROVIE CALABRO-SICULE — Linee Siciliane — Transito di Reggio-Calabria — dalle	FERROVIE CALABRO-SICULE — Linee Siciliane — Transito di Reggio-Calabria — alle	SVIZZERA e GERMANIA — Transito di Bologna — dalle	SVIZZERA e GERMANIA — Transito di Bologna — alle
	linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali	
Bevande e spiriti . Quint.	224,796	9,266	706	84	79	672	1,567	452	898	495	8,781	5,020	5,822	174	5,087	2,221	3,371	851	1	2	2,973	174
Bitume e pece . . . . . . »	3,287	1,071	»	»	»	87	121	3	3,252	193	11	1,019	»	1,171	463	»	247	1	»	»	1	57
Cereali . . . . »	329,446	66,590	823	4	25,385	2,281	75,836	14,238	252,595	28,513	186,429	7,491	17,405	21,393	17,548	21,590	25,805	44,535	»	»	5	6
Colori e materie coloranti »	3,612	2,365	»	2	1,133	926	965	815	1	314	7	22	1	2,378	313	7	133	3	»	»	1,642	187
Carboni fossili . . . . . »	2,855	1,014	»	»	»	12,000	59	1,029	»	1,003	2,260	182	16,922	767	2,183	»	5,345	»	»	»	»	»
Carboni Legna da ardere »	1,694	21	»	»	100	88	1	13,914	»	2,233	182	165	»	1	759	2	62	56,772	»	»	»	»
Concimi . . . . »	1,880	2,590	»	»	»	70	418	1,690	149	98	79	46	»	1,487	9	»	2	2,079	»	»	»	»
Derrate alimentari . . . »	70,266	12,296	17	10	165	2,959	1,808	3,433	4,446	616	32,900	6,422	843	380	5,334	31,125	6,948	320	»	2	8,189	104
Derrate coloniali . . . . »	1,866	16,022	»	»	444	600	1,661	67	31	18	424	4	39	43	1,070	1,496	610	»	»	»	45	2,356
Filati e tessuti . . . . . . »	8,801	43,432	1	7	374	2,027	4,726	363	168	655	1,953	1,331	8	151	3,456	74	393	19	1	»	18	4,050
Materiali da costruzione Legnami »	7,940	6,291	»	549	4,877	653	2,301	13,313	2,056	1,118	1,047	44,229	739	21,659	5,352	4,015	5,206	62,479	»	»	300	»
Materiali da costruzione Tufi, lava »	4.842	25,112	»	127	»	2,683	3.508	2,776	1,190	4,764	19,082	879	15,116	3,625	27,764	14	64,392	480	»	»	2	7
Materie tessili grezze . . »	25,205	8,013	8	»	3,522	269	7,655	724	200	87	2,905	632	16	51	191	1,176	235	412	»	»	173	»
Metalli greggi . . . . . »	2,598	24,312	»	171	69	2,277	1,517	2,222	31	4,432	1,423	2,673	162	1,749	2,371	244	1,255	602	1	»	2	60
Metalli lavorati . . . . »	4,401	17,521	468	1	20	269	2,734	917	593	978	301	894	2,606	695	2,831	571	3,851	159	2	4	17	1,281
Minerali e prodotti minerali »	202,100	8,506	»	198	21,896	795	30,034	985	5	1,158	2,126	132	1,583	138	1,376	393	4,901	302	»	»	757	185
Prodotti animali . . . . . »	2,960	6,600	»	26	122	473	237	477	485	924	1,311	905	3	160	1,088	410	264	36	»	»	1,013	648
Id. chimico-industriali »	3.243	10,476	»	15	47	1,230	2,335	461	374	967	440	3,911	48	119	2,243	1,729	159	82	»	»	3,337	445
Id. e materie grasse »	62,299	8,883	»	1	52	1,141	1,682	22,267	5,402	2,211	1,933	75	698	129	689	17,957	320	5,074	»	1	1,906	179
Id. vegetali . . . . . »	42,761	2,319	93	97	781	315	1,367	1,440	1,955	258	1,132	344	1,097	7	682	4,971	4,529	2,255	»	»	288	»
Stampati e carta . . . . . »	4,572	8,010	»	5	2	9	593	5,543	49	1,186	154	1,559	1	992	357	28	295	7	1	4	44	226
Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . »	4,264	12,312	»	42	134	542	742	413	127	1,554	784	155	212	708	1,678	15	305	4	»	»	20	1,341
Stracci ed avanzi . . . . »	24,026	19,786	47	4	2,093	65	3 388	5,642	4,702	1,638	10,050	1,680	1,282	7,153	485	3,814	2,629	7,562	»	»	4	»
Merci diversi . . . . »	7,571	18,585	50	144	294	1,101	2,891	2,283	3,543	2,859	1,933	1,640	64	1,470	3,935	2,947	1,710	557	40	50	441	3,019
Trasporti per conto dello Stato Sali e Tabacchi . . . »	42,822	7,327	»	»	25	156	33,822	6,925	2,745	1,708	3,422	464	101	123	4,480	44	13,215	16	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato Diversi . . »	4,292	5,890	978	»	82	51	1,150	364	966	588	3,629	2,622	91	1,313	467	757	2,425	2,322	»	»	»	»
Recipienti vuoti . . . . . »	1,205	32,726	2	7	64	82	1,536	302	332	892	928	2,296	67	2,526	3,849	1,388	4,869	424	»	»	50	243
Totale . . Quint.	1,095,604	377,336	3,193	1,494	61,757	33,821	184,654	103,058	286,295	61,460	284,626	86,792	64,976	70,030	95,257	96,995	153,606	187,396	46	63	21,247	14,539
Veicoli e feretri . . . Num.	117	61	»	»	»	1	4	6	1	1	»	4	17	2	4	1	44	20	»	»	»	»
Bestiame . . . . Capi	7,145	1,101	»	»	62	55	»	5,205	105	163	115	562	»	»	24	6,377	»	3,354	»	»	»	»

(Continua).

LA SITUAZIONE DELL'IMPRESA
DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

Dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo abbiamo ricevuto, e ci affrettiamo a pubblicare tradotto per la sua attualità ed importanza, il Rapporto sulla situazione di quella impresa, presentato dalla Direzione medesima all'Assemblea generale del 30 giugno p. p.; riservandoci a farlo seguire dall'annunciato Rapporto di gestione per l'esercizio 1879, presentato alla detta Assemblea dal Consiglio d'amministrazione.

Signor Presidente e Signori!

Sulla situazione della Ferrovia del Gottardo si fecero, in questi ultimi tempi, circolare voci allarmanti, circa le quali la Direzione, considerati i timori ch'esse fecero nascere in un certo numero di portatori di Azioni e di Obbligazioni della Società, crede dover qui presentarvi alcune osservazioni.

Le dette voci si riferiscono principalmente:

Alle condizioni in cui si trova la parte *compressibile* nella grande Galleria del Gottardo;

All'emissione di un prestito di 5 milioni di franchi;

Alla situazione finanziaria della Società in generale.

1. Per ciò che concerne la *grande Galleria*, è verissimo che vi si presentano delle parti, in cui la roccia manca di consistenza ed esercita una forte pressione sui rivestimenti. Questo fatto non è, del resto, molto raro nei lavori sotterranei.

Su due punti della sezione Sud, l'esecuzione presentò difficoltà piuttosto gravi, in seguito della pressione considerevole esercitata dal terreno; ma esse furono felicemente superate, senza alcun incidente, coi soliti procedimenti e coll'impiego d'un rivestimento rinforzato.

Restano ora da vincere due parti pericolose della sezione Nord, situate: l'una al chil. 7.500, ove la sola galleria di direzione è perforata; l'altra al chil. 2.800, ove i primi rivestimenti eseguiti dall'Impresa furono distrutti o danneggiati, ed ove i lavori di ricostruzione sono in buona via di esecuzione.

Al chil. 7.500 il carico del terreno è fortissimo per una tratta di 20 metri: i lavori vi saranno incominciati appena le parti vicine più solide saranno compiute in modo da servire di punto d'appoggio pienamente sicuro; questi lavori non presentano, del resto, secondo il parere del nostro Ingegnere in capo, difficoltà eccezionali.

Al chil. 2.800, cioè sotto la pianura di Andermatt, le difficoltà sono maggiori. I Rapporti annuali del 1876 e 1877 indicano già il fatto, che si è dovuto, in quel punto, costruire un solaio (*radier*) per una lunghezza di circa 70 metri. Il primo rivestimento eseguito non potè resistere al carico del terreno, e fu distrutto; questo danno è attribuito dalla nostra Direzione tecnica a ciò, che l'Impresa, a cui il contratto lascia piena libertà nella scelta dei modi e mezzi di esecuzione, ha negletto le misure più elementari imposte dalla natura del terreno da sostenere. Tre anelli e mezzo, ricostrutti dall'Imprenditore dal 1878 al 1879, subirono la stessa sorte; un quinto anello, di 8 m. di lunghezza, pel quale la Società ha prescritto, durante la esecuzione, l'uso di procedimenti meglio appropriati al genere di lavoro, subì alcune alterazioni.

Un tribunale arbitrale è attualmente incaricato di pronunciare in prima linea: se, come pretende l'Impresa, la distruzione dei primi anelli ricostrutti è dovuta all'insufficienza di spessore delle murature prescritte dalla Direzione tecnica; o se, come questa pretende, è dovuta invece ai procedimenti di esecuzione adottati dall'Impresa.

Dal mese di settembre 1879, la ricostruzione fu ripresa sotto la Direzione continua degli agenti della Società, e si eseguì fino ad oggi una tratta di rivestimento per m. 41

Restano ancora da eseguire eventualmente l'anello sovraindicato, di . . . . » 8

Da riportare m. 49

Riporto m. 49

conseguente alla prima ricostruzione, che ha subito qualche alterazione, ma potrà essere conservato, se questa non si aumenta oltremisura;

ed una tratta di . . . . » 22

situata fra i punti 2797 e 2819

Totale m. 71

Su quest'ultima tratta di 22 m., un anello di 4 m. è pressochè escavato, e le murature potranno essere cominciate tra pochi giorni e compiute alla fine di luglio.

In questi ultimi tempi, notizie allarmanti circolarono nella stampa e nel pubblico circa lo stato di queste murature in via di ricostruzione; tali notizie sono dovute ai fatti seguenti.

Mentre le prime murature ed i primi 4 anelli ricostrutti dall'Impresa avevano subìto gravi alterazioni poco dopo il loro compimento e spesso anche durante la loro esecuzione, e che la distruzione erasi compiuta entro un breve tempo, l'anello di 8 m., accennato più sopra, compiuto alla fine del luglio 1879, non presentava alcuna traccia di apparente alterazione; nondimeno la nostra Direzione tecnica lo considerò sempre come incerto, poichè era stato costrutto, come i precedenti, isolato nel mezzo del terreno franato.

Allorchè, nel mese di maggio, si procedette all'escavo dell'anello vicino 2785 a 2789, l'estremità nord dell'anello in discorso rimase scoperta, e vi si notarono alcuni crepacci. Ignoriamo se questi crepacci si prolunghino per tutta la lunghezza dell'anello o no, e se lo spostamento che li ha prodotti siasi fermato. Secondo che codesto anello si comporterà da adesso sino al momento in cui sarà raggiunto all'estremità sud dalla nuova muratura, sarà il caso di ricostruirlo o di conservarlo; di guisa che ora le murature restano da fare per m. 30 o per 22 soltanto.

La nostra Direzione tecnica è convinta che la costruzione riescirà, perocchè questa volta furono scrupolosamente osservate tutte le precauzioni richieste da un terreno di tale natura.

Inoltre, per le nuove murature si fa uso soltanto di pietre da taglio apparecchiate colla massima cura, mentre l'anello incerto 2789 a 2797 e quelli distrutti in precedenza erano formati di muratura ordinaria in pietre addossate (*liltées*); la nuova muratura è dunque molto più resistente dell'antica.

Che se, contro ogni aspettativa, qualche parte della muratura ora in esecuzione subisse nuove avarie, non mancherebbero i mezzi per rimediarvi.

2. In quanto al *prestito di 5 milioni di franchi*, approvato ultimamente dal Consiglio d'amministrazione della Società della ferrovia del Gottardo, e che fece correr la voce che la Società avesse già esauriti i suoi mezzi finanziarii, noi faremo notare quanto segue:

I mezzi finanziarii della Società della ferrovia del Gottardo si compongono, com'è noto, in parte dei versamenti sul capitale-Azioni e sul capitale-Obbligazioni, ed in parte delle sovvenzioni degli Stati. A termini della Convenzione addizionale del 12 marzo 1878, le quote di sovvenzione non saranno in avvenire versate che alla fine dell'anno di costruzione e proporzionatamente al progresso dei lavori dell'anno precedente. La Società deve dunque anticipare l'importo totale delle somme necessarie per far fronte alle spese durante l'anno di costruzione. Le spese più forti in proporzione ricadono sull'anno 1880. Dal Rapporto di gestione voi potrete rilevare che tali spese sono valutate in più di 50 milioni di fr. Mercè il saldo a riporto del conto precedente dell'ammontare di 38 milioni di fr., e mercè pure i versamenti effettuati dal principio dell'anno sul capitale-Azioni e sul capitale-Obbligazioni, la Società si trova in grado di far fronte a queste considerevoli spese. Ma l'Amministrazione dovrebbe per ciò pensare a realizzare gran parte dei valori ch'essa possede, se non preferisse fare un prestito provvisorio.

Siccome nel prossimo novembre saranno versate grosse somme per sovvenzioni, e che sino allora si poteva avere del denaro a condizioni straordinariamente vantaggiose, così parve essere nell'interesse della Società il serbare una parte de' suoi valori che rendono il 4 ed il 5 0/0, ed il procurarsi i fondi necessarii sino all'entrata delle nuove

sovvenzioni, mediante un prestito momentaneo. Accordata quindi l'autorizzazione del Consiglio d'amministrazione, la Direzione assunse finora a prestito 4 milioni di fr., in gran parte al 2 1|2 0|0.

Non si tratta dunque che di un prestito affatto provvisorio, che apparisce nell'interesse della Società, e pel quale, a termini dell'art. 52, parag. 8, degli statuti, l'approvazione del Consiglio d'amministrazione era indispensabile. *(Continua).*

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 luglio.

Dacchè sono vostro corrispondente, non vi ho ancora parlato di poste. Oggi rompo il ghiaccio, e col ghiaccio spezzo una lancia in favore del riordinamento delle tariffe postali in servizio interno.

Non so se avete osservato come le più recenti Convenzioni dell'Unione postale abbiano costituito il nostro servizio interno in condizioni di strana anomalia rispetto al servizio internazionale.

Figuratevi che con 25 centesimi mandate una lettera di 15 grammi in tutta l'Europa, negli Stati Uniti, Algeria, Egitto, Marocco, ecc., mentre da Roma a Frascati pagate 20 centesimi. Qui vi è una differenza non proporzionata a quella della distanza; ma vi hanno altre tariffe, per le quali non solo non esiste proporzione, ma esiste il rovescio, e cioè la tariffa pel servizio interno è maggiore di quella pel servizio internazionale. Infatti, con 25 centesimi si mandano 250 grammi di carte manoscritte fino al Canadà, agli Stati Uniti od in Persia, per la via di Russia, senza parlare dell'Europa; e per mandare lo stesso peso di carte manoscritte da Roma a Ciampino, vi vogliono 40 centesimi.

Nè è ancora tutto lì. La raccomandazione costa 25 centesimi per tutta l'Unione postale e 30 centesimi nel Regno. Le cartoline postali semplici e con risposta pagata costano rispettivamente 10 e 15 centesimi, tanto da Roma a Palo, come da Roma a New-Joundland. È un bel dire!

E poi i vaglia interni per le somme fino a 80 lire costano circa l'un per cento, ed altrettanto costano per quasi tutta l'Europa, sebbene vi sia in più tutto il lavoro di conteggio, il movimento dei fondi, ecc.

Queste anomalie sono gravissime, e segnano una violenta contraddizione fra i criterii a cui l'Italia si adatta colle altre Potenze dell'Unione, e quelli che essa segue in casa propria.

Ora mi si assicura che l'egregio comm. Capecelatro, studiato diligentemente il problema appena assunto alla Direzione generale delle Poste, abbia presentato delle proposte definitive al Ministro dei lavori pubblici per una riforma delle tariffe postali interne, per la quale sparirebbe ogni contraddizione col regime internazionale, e lo scambio epistolare interno riescirebbe grandemente favorito. Speriamo che il Ministro provveda presto, quantunque tale speranza abbia poco fondamento, massime in questi tempi di abolizione di macinato, nei quali sarebbe assai difficile per l'onorevole Baccarini, anche quando vi mettesse tutta la sua buona volontà, il far accettare al suo collega delle finanze una proposta che, pure recando grandi vantaggi al Paese, finirebbe col portare una diminuzione nei prodotti dello Stato. —

Il giorno 10 del corrente mese venne aperto all'esercizio il nuovo tronco di strada ferrata da Trapani a Castelvetrano, della lunghezza di chil. 74.

Il nuovo tronco di ferrovia, partendosi da Trapani, tocca Paceco, Marausa, Ragattisi, Spagnuola, Marsala, Bambina, Mazzara, Campobello e Castelvetrano, nei quali siti è stabilita una Stazione.

Il tracciato di questo tronco si sviluppa con andamento normale, in quanto che il raggio minimo delle curve non scende mai al disotto dei 300 metri; ed anche l'altimetria si presenta in condizioni ordinarie, non avendosi pendenze maggiori del 15 per mille. I manufatti eseguiti sono in numero di 180, e fra questi si annoverano tre ponti, uno di 30 metri e due di 20 di apertura: tutti gli altri manufatti hanno una luce inferiore ai 10 metri.

Il servizio è per ora limitato ai viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità. —

Permettetemi ora due parole di necrologia per un amico che m'era carissimo.

Giovedì della scorsa settimana, alle ore 9 di sera, è morto qui in Roma il cav. Pietro Marsi, ispettore amministrativo nel personale del R. Commissariato per l'esercizio delle Strade ferrate. Entrato nel Dicastero dei lavori pubblici fin dall'anno 1850 con grado modestissimo, seppe, collo studio e col buon volere, procurarsi una ragguardevole posizione nell'Amministrazione governativa; di tal che, percorsi tutti i gradi della carriera, nel 1869, da Capo di divisione, veniva nominato Ispettore amministrativo del Commissariato per l'esercizio ferroviario. Come egli fosse amato e stimato, lo dimostrò il concorso numeroso del personale del Ministero e delle Ferrovie Romane al funerale, che ebbe luogo la mattina del sabato successivo. Tra i molti che accorsero al di lui trasporto funebre, notai il commendatore Valsecchi, il commendatore D'Anna, i cavalieri Franco, Scarlata, Meana e Massa. I cordoni del carro erano tenuti dai signori comm. Bussi, Regio Commissario per l'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia; comm. Martorelli, ispettore principale delle Strade ferrate Romane; comm. Coboevich, capo-divisione al Ministero dei lavori pubblici; e cav. Beria, ragioniere-capo nel Ministero predetto. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 5 al 18 corr., ha prese le seguenti più interessanti deliberazioni:

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi:

Alla costruzione di due nuovi ponti a travate metalliche, uno sul torrente Lipuda, e l'altro sul torrente Granturco, nel tronco Corigliano-Catanzaro della ferrovia Taranto-Reggio;

Alla costruzione di tre ponti, anche a travate metalliche, sul torrente Calatubo al chilom. 61, sul fiume Forgia al chilom. 57, e sul fiume Freddo al chilom. 110 della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani;

Alla costruzione di un magazzino doganale e piano caricatore coperto nella Stazione di Udine;

Alla costruzione di una variante al tronco Parma-Fornovo, nella ferrovia Parma-Spezia;

Al rialzamento del muro di difesa al torrente Cino lungo la linea Taranto-Reggio;

All'ampliamento del piazzale esterno della Stazione di Soverato sulla linea predetta;

Alla ricostruzione del ponte ed all'alzamento di livelletta fra i chilom. 43 + 800 e 44 + 221 della linea Bari-Taranto;

A restauri occorrenti ai manufatti e muri di sostegno lungo la strada nazionale Cagliari-Tortolì tra Gennana e la Scala dei Frati nel vallone del Gairo, in provincia di Cagliari;

Alla sistemazione della strada provinciale di 2.a serie da Villa Santina al Monte Mesurino, nel tronco compreso fra l'abitato di Forni di sotto e quello di Forni di sopra, in provincia di Udine.

Ha del pari approvato; alcuni tipi per case cantoniere doppie e semplici, per garette e passaggi a livello lungo le ferrovie Benevento-Campobassso ed Aquila-Rieti; un progetto di massima per sistemazione del porto di Cotrone, in provincia di Catanzaro; la domanda Fowler e Makenzie per la costruzione e l'esercizio di una tramvia a vapore da Bettola a Cremona per Piacenza; ed un regolamento per costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali comunali e consortili nella provincia di Messina.

Infine ha esaminato i progetti comparativi di massima della linea Termoli-Campobasso, a sezione normale ed a sezione ridotta, preferendo quello proposto a scartamento ordinario. DELTA.

LE NUOVE FERROVIE IN SARDEGNA.

Pubblichiamo oggi la lettera del nostro corrispondente milanese, che assistette alla inaugurazione dei nuovi tronchi delle Ferrovie Sarde, lettera giuntaci troppo tardi per poter essere inserita nel precedente nostro numero:

Milano, 7 luglio (ritard.)

Troppo mi scosterei dall'indole del vostro giornale, se mi facessi a darvi una relazione particolareggiata delle feste d'inaugurazione di varii tronchi di ferrovia, che ebbero luogo testè in Sardegna, ed alle quali con sommo suo piacere prese parte anche il vostro corrispondente, gentilmente invitatovi dalla Compagnia Reale. Del resto, i telegrammi della Stefani e le numerose corrispondenze dei giornali politici quotidiani hanno già così largamente mietuto in quel campo, che io non potrei in verità dirvi nulla che non si trovi già a conoscenza del pubblico. Mi limiterò quindi a mandarvi alcune notizie tecniche sui nuovi tronchi ferroviarii aperti, le quali riusciranno di maggiore interesse ai lettori del *Monitore*.

La lunghezza totale dei tronchi inaugurati il 29 ed il 30 giugno 1880 è di chilom. 109.41, così ripartiti: tronco Oschiri-Ozieri chil 17.14; tronco Giave-Macomer chilometri 32.78; tronco Macomer-Paulilatino chilom. 30.27; tronco Paulilatino-Oristano chil. 29.22. È superfluo l'aggiungere che questi tre ultimi tronchi fanno parte della grande linea arteriale Sassari-Cagliari, e che il primo invece appartiene alla linea Sassari-Terranova (o forse Sassari-Golfo degli Aranci, come è vivo desiderio dei Sardi, e come è da augurarsi sia per essere).

La linea è ad un binario; l'armamento è con guide sistema Vignole in ferro, lunghe m. 7.20, del peso di 33 chilog. per metro corrente, costrutte dalla Fabbrica inglese Ebbw-Vale. Le guide sono congiunte con stecche in ferro e bolloni. I giunti poggiano su traversine di querciarovere, armate di piastrelle. Le traversine distano in media m. 0 80 da centro a centro. Le pendenze massime misurano il 25 per mille. Il minimo raggio delle curve è di metri 300 in tratte orizzontali, e di metri 400 in pendenza.

I maggiori lavori si riscontrano sulle sezioni Ozieri-Oschiri e Macomer-Giave, nelle quali si trovano molte trincee dai 10 ai 16 metri di profondità, e rialzi dai 10 ai 18 metri di altezza, e dove si incontrano le maggiori pendenze. La sezione Ozieri-Oschiri ha un ponte obliquo con travate in ferro a 4 luci, di metri 16.60 l'una nell'asse, sul fiume Ozieri, e conta ben 52 manufatti con luci comprese fra i metri 0.60 e 4.00.

Nella sezione da Macomer a Giave si incontrano tre gallerie, di cui la prima di metri 176.30, la seconda di metri 152, la terza di metri 635. Degno poi di speciale menzione è il ponte sul Tirso, fra Simaris e Solarussa, a travate di ferro in tre luci, di cui la centrale di 34 metri e le laterali di metri 28.

Toccato così dei tronchi costrutti ultimamente e testè inaugurati, vi dirò ora alcun che sui tronchi che trovansi tuttora in corso di costruzione, i quali sono quelli da Oschiri a Monti e da Monti a Terranova, appartenenti alla già detta linea Terranova-Sassari.

Il tronco Oschiri-Monti, ancora in costruzione, ha una lunghezza di metri 26.180. I movimenti di materie sono quasi ultimati. Ha un ponte ad un'arcata, di m. 20, compito, e due ponti ciascuno di tre luci, di metri 12 cadauna; un ponte di m. 12, un altro di m. 10, ai quali non mancano che le travate metalliche. Vi sono 79 manufatti, con luci comprese fra i metri 0.60 e 6.00, per la maggior parte costrutti. L'armamento è già eseguito sino alla Stazione di Berchidda, che dista metri 9,770 da quella d'Oschiri.

Il tronco Monti-Terranova, pure in costruzione, ha una lunghezza di metri 22.130. I lavori dei movimenti di terra sono molto inoltrati.

Ha una galleria di metri 620, di cui gli scavi finora eseguiti a sezione in calotta superano i m. 300, e quelli a sezione completa i m. 130. Conta un ponte ad un arco, di m. 10 compito; un ponte a tre luci di m. 7 ognuna, al quale non mancano che le travate in ferro, e tre ponti a travate, uno di m. 16, l'altro di 12, ed il terzo di 8, già in costruzione. Sonovi 44 manufatti con luci comprese fra i m. 0.60 e 6.00, di cui la maggior parte costrutti ed il restante in corso di costruzione. La Stazione di Monti è ultimata, quella di Terranova è in via di costruzione.

Il materiale rotabile in esercizio sulle linee aperte al pubblico è solido ed elegante, tutto di fabbrica inglese. Le locomotive escono dalla Fabbrica Stephenson, e le carrozze sono della Metropolitan Railway Company di Londra. Mi consta però che da ultimo vennero date dalla Compagnia Reale delle ordinazioni di vetture anche alla Ditta Miani e Venturi di Milano.

In una prossima corrispondenza vi darò alcuni cenni sulla parte finanziaria dell'intrapresa delle Strade ferrate Sarde, ed in altra successiva vi parlerò delle miniere di Sardegna e della Scuola speciale delle miniere di Iglesias, valendomi all'uopo di dati raccolti nel recente mio viaggio nell'isola.

Prima però di chiudere la presente, mi sia permesso di porgere, a mezzo del vostro giornale, un sentito ringraziamento alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, che fu prodiga ai suoi invitati di tante gentilezze, e di sciogliere un inno alla classica ospitalità dei Sardi, che non teme raffronti e non ha rivali. M.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 10 corr., il Direttore degli studii della linea Novara-Pino, sig. ing. Giambastiani, ha presentato all'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia il progetto completo di quella ferrovia, compilato secondo uno dei tracciati studiati, quello cioè che, svolgendosi lungo la sponda sinistra del Lago Maggiore, è detto *lacuale*. È il primo dei 3 progetti che quella laboriosa Direzione ha studiati per l'esecuzione dell'importante linea, che deve collegare la nostra rete alla Galleria del Gottardo, e che saranno di base all'esame per la scelta del tracciato.

Non abbiamo avuto agio di esaminarlo a lungo, e non potremmo quindi nè dirne diffusamente, nè esprimere un deciso giudizio; ciò che abbiamo visto però ci permette di attestare che quel progetto è un lavoro assai accurato,

che torna di elogio a chi lo ha diretto ed a quanti vi hanno collaborato.

Esso riflette l'intera linea, ad eccezione dei due ultimi tronchi verso il confine, che sono già appaltati; consta di 9 distinti elaborati, corrispondenti ai 9 tronchi nei quali fu divisa la linea dalla sua origine a Maccagno. Ognuno di essi, costituito in media da circa altri 40 elaborati, rappresenta il progetto dettagliato e completo di un tronco, corredato di quanto è richiesto in tipi, disegni e perizie, per poterne effettuare con tutta sollecitudine l'appalto.

L'importo approssimativo degli appalti in base ai progetti dei detti 9 tronchi è di L. 18,900,000, non comprese, s'intende, le espropriazioni e l'armamento della linea, lavori a cui l'Amministrazione provvede direttamente.

Vi sono progettate opere ragguardevolissime, fra le quali faremo cenno di un ponte in ferro sul Ticino, di importanti ponti e viadotti, di numerose gallerie, e di un grandioso impianto per la Stazione internazionale di Luino. Non daremo ulteriori dettagli, sì perchè, come si disse, non potemmo fare un accurato esame del progetto, e sì perchè, trattandosi di una linea per la quale è tuttora indeciso il tracciato, abbiamo dovere di astenerci da qualsiasi prematuro apprezzamento. Accenniamo soltanto alla presentazione di questo primo progetto per rallegrarci del modo diligente e coscienzioso col quale fu compilato, e per trarne la conseguenza, che saranno eguali (come ne siamo certi) anche gli altri per la Valcuvia, che sono in corso di ultimazione, e così costituiranno una base sicura alla scelta del tracciato, e saranno caparra per la buona riuscita dei lavori.

Notizie ieri ricevute ci assicurano anzi ultimati anche i progetti riferentisi al tracciato per la Valcuvia, sicchè la loro presentazione avverrà fra pochissimi giorni. Non ci rimane che esprimere il voto che il Governo corrisponda da parte sua con efficaci e solleciti provvedimenti.

In seguito ad accordi stabiliti per l'impianto di un binario di congiunzione fra lo Scalo di Porta Garibaldi in Milano ed il cancello dei Giardini pubblici verso il Corso Venezia per l'occasione dell'Esposizione nazionale industriale pel 1881, si terrà nei prossimi giorni una conferenza fra i rappresentanti del Municipio, del Comitato esecutivo dell'Esposizione, e dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia. Rappresenterà il Municipio l'assessore nob. Luigi Cusani, ed il Comitato il segretario generale ing. Taruggia.

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha autorizzato la Direzione dell'esercizio a permettere che si dia visione, ed anche si lasci prendere copia, a chiunque ne faccia domanda, delle condizioni, sia contrattuali che di istruzione interna, regolanti le concessioni alle Ditte Cirio, Oggioni ed altre congeneri, accordate o che si accordassero a senso dell'art. 274 della legge sui lavori pubblici.

Giusta i risultati della gara ultimamente apertasi dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la fornitura di 50,000 tonnellate di carbone fossile inglese, rimasero aggiudicatarie la Ditta Cary fratelli e C. di Cardiff per 40 mila tonnellate, e la Ditta Watson Pymann per 10 mila.

Siamo lieti di poter informare che il Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie ha deliberato di concorrere per lire 1000 all'inaugurazione, che si farà in Torino della lapide commemorativa a Stephenson.

A complemento della notizia da noi pubblicata da parecchi giorni, sappiamo che tra le Ferrovie francesi e quelle dell'Alta Italia si sono presi gli opportuni accordi per effettuare nel venturo settembre altri due treni di piacere per Venezia, l'uno in partenza da Parigi, e l'altro da Lione.

Un altro treno di piacere verrà pure effettuato da Torino a Parigi.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha approvato una Convenzione colle Ferrovie Sarde per lo scambio reciproco dei biglietti;

Ha aggiudicato alla Ditta Sara l'appalto dei lavori di difesa al ponte Macra presso Savigliano;

Ha autorizzato una gara per l'appalto dei lavori di riparazioni alle difese del ponte Cormora;

Dispose per l'acquisto di una grue fissa a vapore per l'uso della Stazione di Arona;

Acconsentì all'impianto di una comunicazione telegrafica fra le Stazioni di Torino P. S. e quella di Torino P. Milano della ferrovia di Ciriè;

Trasmise al Ministero dei lavori pubblici i progetti per la costruzione del fabbricato passeggieri nella Stazione di Calolzio, e pei ristauri occorrenti alla tettoia della Stazione di Desenzano;

Autorizzò l'impianto del servizio telegrafico pei privati nella Stazione di Carimate;

Ha autorizzato le riparazioni occorrenti per la rimessa in servizio di nove locomotive già rese inservibili dall'uso;

Ha aggiudicato alla Ditta Krupp di Essen la fabbricazione di 440 assi montati per veicoli.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, nella sua adunanza dell'8 corr., dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prese le seguenti deliberazioni:

1° Approvò la spesa di L. 4,650.05 per alcuni lavori di piccola importanza;

2° Approvò la spesa di L. 4,966 36 per lavori diretti ad arrestare il movimento della frana del Vallone nella linea Asciano-Grosseto;

3° Approvò la costruzione di un piano caricatore alla Stazione di Campiglia;

4° Approvò infine alcune provviste relative all'esercizio, cioè sevo bianco e ghiaia.

In risposta a quanto ci scrisse, nel precedente numero, il nostro corrispondente da Roma circa il voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sull'applicabilità

del sistema funicolare Agudio alla nuova ferrovia da Roma a Solmona, l'on. ing. Agudio c'invia un esemplare di alcune sue *Osservazioni* a stampa dirette all'on. Ministro Baccarini, ed intese a combattere il suddetto voto.

L'egregio ingegnere c'invita, in nome della giustizia ed imparzialità, a tener parola di queste sue Osservazioni; e noi, non potendo riprodurre integralmente, ben volentieri le accenneremo in modo che i nostri lettori ne abbiano sufficiente notizia.

L'on Agudio prende a confutare in 10 articoli gli appunti tecnici fatti all'applicazione del suo sistema dal relatore del Consiglio superiore cav. Schioppo, riferendosi ai voti favorevoli precedentemente emessi da parecchie Commissioni governative, ed alle pubblicazioni da lui fatte a tale proposito, e specialmente all'ultima intitolata: *Risposte date dall'ing. Agudio alla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie.*

Con queste sue osservazioni, l'on. Agudio crede di aver pienamente confutato le obbiezioni mosse contro il suo trovato; e ritenuto quindi non trattarsi più di questione tecnica, ma di un *atto di giustizia* reclamato in nome *dell'interesse del paese*, conchiude esprimendo la fiducia che l'on. Ministro « vorrà accogliere, senz'altro la domanda ch'egli ebbe l'onore di sottomettergli in data del 9 giugno u. s., confortata dalla raccomandazione di 54 on. membri del Parlamento, ed accordargli il Decreto Reale, che *autorizzi l'uso del nuovo modo di trazione sulla linea Roma-Solmona e subordinatamente su quella di Terni-Rieti-Aquila*, con quelle norme che crederà più convenienti ed in base ad un Capitolato d'oneri, che possa servire anche per altri casi di analoghe costruzioni ferroviarie ».

Facciamo voti che l'on. Ministro risolva al più presto la questione, secondo giustizia e, diciamo noi pure, nel vero interesse del paese!

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge per le costruzioni ferroviarie. — Gli Ufficii della Camera hanno approvato il disegno di legge per modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno, nominando a commissarii gli onorevoli Genala, Grimaldi, Sanguinetti, Vacchelli, Leardi, Luzzatti, Cocconi, Perazzi e Solidati.

Concessioni di nuove costruzioni ferroviarie. — Gli Ufficii della Camera dei deputati hanno esaminato il disegno di legge, d'iniziativa del deputato Sciacca della Scala, che accorda facoltà ai Consigli provinciali di chiedere il diritto di concedere la costruzione e l'esercizio delle linee contemplate nella tabella B della legge sulle ferrovie. Furono eletti commissarii gli onorevoli Mangilli, Grimaldi, Maurigi, Chidichimo, Leardi, Luzzatti, Cocconi, Perazzi e Majocchi.

Questo progetto di legge consta dei seguenti articoli:

« *Art.* 1. I Consigli provinciali hanno la facoltà, nel termine di un anno dalla presente legge, di domandare al Ministero dei lavori pubblici il diritto di poter concedere la costruzione e l'esercizio delle linee comprese nella tabella *B*, annessa alla legge 29 luglio 1879 sulle costruzioni ferroviarie.

Art. 2. Le concessioni saranno fatte in base agli studii ed ai progetti approvati dal Ministero dei lavori pubblici, e colle condizioni, relative al pagamento ed al tempo della costruzione, che stabiliranno i Consigli provinciali. Tali concessioni dovranno essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3. In seguito alla domanda di concessione fatta dalla Provincia, il Ministro dei lavori pubblici sottoporrà al Parlamento il progetto dell'allocamento nei bilanci della rata dello Stato in un determinato periodo di anni.

Art. 4. I criterii che determineranno il numero delle rate annuali dovute dallo Stato, si fonderanno sulla importanza e sopra la durata necessaria dei lavori delle linee concesse.

Art. 5. La concessione dell'esercizio è subordinata alle prescrizioni dell'articolo 17 delle legge 29 luglio 1879 sulle costruzioni ferroviarie. »

Ferrovie Venete interprovinciali. — Il 7 cor. si è radunata in Vicenza l'Assemblea interprovinciale ferroviaria, che, attesa la mancanza degli onorevoli deputati al Parlamento, Cittadella e Chinaglia (Padova), Toaldi (Vicenza), Giacomelli (Treviso), e del cav. Trieste per ragione di cura, mantenne carattere preliminare. Intervennero anche i revisori de' conti, senatore Rossi (Vicenza), ing. Scapin (Padova), dott. Broglio (Treviso). Si ebbe l'Assemblea ad occupare, in concorso dei revisori, del consuntivo 1879; ed accolse il desiderio, manifestato dai revisori, che, definite oramai le vertenze di costruzione colla Società Veneta e colla cessata Società ferroviaria dell'Alta Italia, come pure seguìto pel tronco comune il conguaglio colla Provincia di Vicenza, il conto dell'anno 1880 abbia con sè un prospetto di riepilogo di tutte le spese di costruzione, poste di fronte alle somme introitate coi prestiti. Il preventivo pel 1881, non ostante la definizione di tutte le dette vertenze, non presenta alterazioni in confronto del preventivo 1880, e si è pure mantenuto il riparto nella misura stessa del bilancio 1880. — L'Assemblea deliberò di dare anticipatamente comunicazione alla Provincia per la compilazione dei bilanci provinciali; e preso atto delle comunicazioni del Comitato, l'Assemblea si prorogò ad altra seduta.

Tramway Vicenza-Valdagno. — Il *Giornale di Vicenza* dell'8 corr. dice che questo *tramway* doveva essere aperto il 1° giugno. La Società concessionaria chiese una proroga al 1° luglio, e la ottenne. Il 1.o luglio arrivò presto, e la Società chiese un'altra proroga al 15. Il 15 ci è sopra ancora esso, e, giunti a quel dì, saremo senza dubbio, daccapo!

Saremo daccapo, perchè, stando alle voci che circolano, la prova fatta ieri provò una cosa sola: che è breve tutta l'estate a mettere il *tramway* in condizione d'essere aperto all'esercizio.

— Lo stesso *Giorn.*, dell'11 corr., dopo aver pubblicato una lettera dell'agente generale della Società *(The Province of Vicenza Steam Tramway Company Limited)*, che intende giustificare i ritardi occorsi, e che promette l'inaugurazione della linea fra qualche giorno, annuncia che per il giorno 20 è *definitivamente* convocato il Consiglio provinciale per deliberare intorno alla posizione fatta alla Provincia dal ritardo nell'apertura all'esercizio del *tramway*.

Intanto ci consta (dice il giornale) che la Deputazione aveva già in antecedenza stimato di premunirsi in ordine alle malleverie, non solo col rinnovare l'atto dopochè la Società venne debitamente autorizzata ad operare in Italia, ma coll'estendere anche al ritardo di esercizio le gravi conseguenze di diritto, derivabili all'Impresa per il mancare di questa a' suoi impegni.

Tramway Milano-Pavia. — Già da parecchi giorni la locomotiva percorre la nuova linea del *tramway* Milano-Binasco-Pavia. Le prove sono riuscite di piena soddisfazione. Agli esperimenti assisterono il signore Morel de Tangrey, vice-presidente del Consiglio d'amministrazione ed il direttore Legeay de la Hugerie.

Il collaudo, coll'intervento delle rappresentanze delle Provincie di Milano e Pavia e governativa, avrà luogo, a quanto si afferma, nella settimana.

L'apertura avrà luogo verso il 20 corrente.

Si vuol fare l'inaugurazione con qualche solennità. Due sarebbero i treni d'onore, l'uno in partenza da Milano, l'altro da Pavia; essi si unirebbero in Binasco, ove avrebbe luogo la cerimonia dell'inaugurazione; indi i due treni andrebbero a Pavia. Questa città prepara grandi festeggiamenti.

Tramway di Firenze. — La Deputazione provinciale di Firenze, l'8 corr. approvava il Capitolato prov-

visorio fra il Comune di Firenze e la Società generale dei *tramways* di Bruxelles, avendo ritenuto la propria competenza come Autorità tutoria, perchè la concessione si riferiva a strade che avevano tutte il carattere di comunali, in ordine al Decreto Reale del 18 marzo 1870, che le classificava come tali fino al confine del territorio comunale.

Nella stessa adunanza, la Deputazione, atteso il ritardo frapposto dal Concessionario della linea a *tramway* fra Ponte a Greve e Signa, sulla strada provinciale Livornese per Pisa, a porsi in regola per stipulare il contratto, deliberava di assegnare al Concessionario stesso un perentorio termine a tutto il mese corrente per devenire alla stipulazione del contratto di concessione, con dichiarazione che, questo termine inutilmente decorso, esso decaderebbe di pieno diritto dalla concessione medesima, ai termini del Capitolato.

Tramway di Roma. — Fra la Società del *tramway* Roma-Tivoli ed il Ministero della guerra sono state aperte trattative per concedere ai militari le stesse riduzioni, di cui essi godono sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Il 23 corr., presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra la Stazione di Zollino e l'ettometro 31 presso la Stazione di Soleto, della lunghezza di metri 3150 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via), per la presunta somma di L. 62,386.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 12 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta della Tesoreria provinciale di Lecce pel deposito di L. 2500, in numerario od in rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 7000, come sopra.

Linee d'accesso al Gottardo. — La Deputazione provinciale di Genova si è testè occupata del miglior tracciato da assegnarsi alla grande ferrovia internazionale pel Gottardo, destinata a mettere il porto di Genova in comunicazione coi mercati della Svizzera e della Germania; e dopo lunghi considerando, addivenne alla seguente deliberazione:

« Raccomanda al Governo di adottare per la ferrovia subalpina di accesso al S. Gottardo il tracciato che, a studii definitivi, verrà riconosciuto essere dinamicamente il più vantaggioso per gli scambi internazionali, che, per il suo andamento piano da Sesto Calende a Pino, sembra essere quello scorrente sul margine lacuale del Verbano, e di sollecitarne gli studii e la esecuzione ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Comitato di Direzione dell'Impresa Favre aveva, tempo fa, incaricato l'ingegnere francese Pillichody di presentargli un rapporto sullo stato dei lavori al gran tunnel del Gottardo; si voleva specialmente sapere se il tunnel poteva esser compiuto nel termine convenzionale (1 ottobre 1881). La relazione del signor Pillichody, inserita in un rapporto testè presentato dal suddetto Comitato di direzione agli azionisti della Società L. Favre e Comp., termina colle seguenti conclusioni:

1°. L'andamento attuale dei lavori è il più possibilmente razionale.

2°. Il tunnel può esser terminato entro il periodo di un anno circa, dal 30 aprile 1880 al 30 aprile 1881.

3°. La spesa ancora necessaria (in relazione coi calcoli eventuali del rapporto) non supererà la somma di fr. 7,000,000.

Ferrovie francesi. — Il *Journal Officiel* pubblica il rapporto delle entrate delle ferrovie nel primo trimestre di quest'anno. Da esso rileviamo che nel 1880 vi sono 22,765 chilometri di ferrovia in esercizio, mentre nel 1879 erano 22,290. Le rendite nel primo trimestre 1880 furono di 237 milioni, ossia 39 milioni in più del trimestre relativo del 1879, nel quale furono di soli 198 milioni. Chilometricamente questo reddito è rappresentato da 8.925 franchi nel 1879 e da 10,446 nel 1880.

In Algeria l'aumento di sviluppo chilometrico è relativamente più sensibile. Nel 1879 s'avevano 810 chilometri in esercizio: nel 1880 se ne hanno 1140. Il reddito invece ha diminuito nel paragone dei primi trimestri dei due anni; da 2110, che fu nel 1879, scese quest'anno a 1857.

— La Camera di commercio di Lione, nella seduta dell'8 corr., ha preso all'unanimità una deliberazione molto energica contro il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Un dispaccio da Londra annunziò che nell'incanto, avvenuto il 7 corr. presso la Corte di Cancelleria, era stata aggiudicata alla Società Rubattino la ferrovia Tunisi-Golettta per il prezzo di 165 mila lire sterline, ossia 4,125,000 lire.

La linea acquistata dalla Società Rubattino misura 40 chilometri, epperò sarebbe ora pagata in ragione di circa 100 mila lire al chilometro. Il costo di costruzione, a quanto si assicura, superò i 6 milioni di lire.

— A questo proposito, i giornali di Roma annunciano che il comm. Martorelli, ispettore principale delle Ferrovie Romane, è partito per Tunisi per istabilirvi, a conto del comm. Rubattino, il nuovo servizio della detta ferrovia.

Notizie Diverse

Servizii postali marittimi per la Sardegna — Nella seduta del 9 corr. della Camera dei deputati, l'on. Giordano interrogò il ministro Baccarini sui servizii postali marittimi fra il Continente e la Sardegna.

Egli ricorda che con l'art. 3° della Convenzione marittima del 1877, il Governo si riservava il diritto di modificare il servizio postale marittimo fra il Continente e la Sardegna, in seguito al compimento della ferrovia di Terranova, mediante preavviso di un anno.

Siccome quella ferrovia sarà aperta nella prossima primavera, egli chiede al Ministro se abbia pensato a dare alla Società Rubattino il preavviso per un'altra Convenzione. Parla della necessità di stabilire una corsa diretta giornaliera di vapori postali fra Terranova e Civitavecchia. Accenna al golfo degli Aranci, e ricorda parole del compianto illustre Della Marmora, la cui memoria è sacra per la Sardegna, per dimostrare che non si tratta d'interesse esclusivamente locale, ma d'interesse nazionale.

Parlando dei servizii postali e commerciali marittimi, è obbligato, per sentimento di giustizia distributiva, a richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sull'abbandono in cui fu lasciata la costa occidentale della Sardegna, allorchè fu approvata la citata Convenzione postale colla Società Rubattino. Ricorda l'ordine del giorno votato dalla Camera nel 1877 e le promesse fatte dal Governo. Prova che quelle popolazioni, e specialmente quelle di Alghero, non sentono alcun benefizio dalle ferrovie sinora costrutte e progettate, quasi mancano di strade carreggiabili, eppure concorrono a tutti i pesi dello Stato come tutte le altre parti del Regno.

Chiede al Ministro che cosa pensi di fare per provvedere al servizio postale e commerciale marittimo della costa occidentale della Sardegna.

Baccarini dice d'essere convinto della necessità di modificare i servizii marittimi in guisa che sieno la continuazione delle ferrovie.

Assicura l'on. Giordano che terrà in debito conto le nuove necessità della Sardegna.

Giordano prende atto delle dichiarazioni del Ministro.

Servizii postali marittimi per la Turchia. — Lunedì è stata firmata in Roma una Convenzione colla Società Rubattino per nuovi approdi con la Sardegna e per la linea di Tunisi.

L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha tosto

presentato alla Camera il relativo progetto di legge, chiedendo che fosse rinviato alla Commissione generale del bilancio. La Camera ha senza opposizione assentito.

Edificio per la verifica dei pesi e misure in Roma. — Fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici un progetto per la costruzione, su un'area di proprietà demaniale alla salita del Grillo, di un edifizio, il quale possa contenere con comodità e sicurezza tutto quanto si conviene alla verifica dei pesi e misure ed al saggio dei metalli preziosi: forni, laboratorii, campioni, apparati scientifici, aule per la Commissione e per gli esami, officine per la fabbricazione e le revisioni, e quanto altro possa occorrere per quest'Ufficio, che ora trovasi in locali sconvenienti.

Il Governo ha già presentato alla Camera apposito progetto di legge, domandando che si inserisca nel bilancio la somma di L. 87,936, da ripartirsi tra il bilancio in corso e quello del 1881.

Palazzo di Belle Arti in Roma. — L'8 corr. è stata tenuta presso il Municipio di Roma l'asta per l'appalto del palazzo dell'Esposizione, da costruirsi in via Nazionale. I concorrenti erano 11.

L'asta à stata aperta sull'offerta del sig. Moro, contenente un ribasso del 15 per 0[0.

Il lavoro è stato aggiudicato al sig. Jonni, che ha offerto un ribasso del 25.05.

— La Giunta parlamentare per l'esame del progetto di legge per l'approvazione del contratto di cessione al Municipio di Roma d'aree demaniali destinate alla costruzione del Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti, elesse a suo presidente l'on. Cavalletto, a segretario l'on. Zucconi, ed a relatore l'on. De Zerbi.

Esposizione nazionale di Milano pel 1881. — I Commissarii eletti dagli Ufficii della Camera per l'esame del progetto di concorso dello Stato nella spesa dell'Esposizione nazionale di Milano nel 1881 sono gli onorevoli Pullè, Merzario, Viarana, Fano, Canzi, Ferraris, Plebano, Aporti e Corbetta. A relatore venne eletto Corbetta, che presentò già la sua relazione, proponendo il concorso dello Stato in lire 300,000.

La Commissione per l'Esposizione rende nota la determinazione del Comitato esecutivo di stabilire una *Galleria del Lavoro*, ove si vedano speciali industrie in esercizio. Per aver norma però alla costruzione della Galleria, necessita di conoscere sollecitamente quale sarà il concorso degli espositori a detta mostra speciale; perciò la Commissione locale, in relazione anche all'articolo 9 del Regolamento, si fa dovere di invitare gli industriali che volessero parteciparvi e coloro che intendessero esporre macchine ed altri oggetti richiedenti fondamenta o costruzioni particolari, o l'impiego di acqua, di gas o di forza motrice, a farne domanda prima della metà del prossimo agosto.

La domanda, la quale sarà da presentare alla Commissione avente sede presso la Camera di commercio, dovrà contenere: — la indicazione dell'oggetto da esporre o dell'industria da attivare — lo spazio necessario in superficie ed in altezza — la quantità occorrente di forza motrice di acqua, di gaz e di vapore — la qualità delle costruzioni che intenderebbesi eseguire — il numero approssimativo di operai che vi dovrebbero attendere.

Per maggiori schiarimenti rivolgersi alla Commissione presso la Camera di commercio.

Decesso. — Il comm. Giuseppe Boehm, che fu per molti anni a Verona in qualità di Direttore dell'esercizio delle ferrovie Lombardo-Venete, morì in Vienna il 21 p. p. giugno, nell'età di 63 anni.

Cara memoria serberanno di lui quanti lo conobbero e poterono apprezzare le eminenti qualità dell'animo suo.

Benevolo e cortese con tutti, si mostrò ognora scrupolosamente giusto nei suoi atti. Egli considerò sempre gli eventi con equo e sereno giudizio, tanto che, in momenti di calde passioni politiche, non solo fu tollerante e rispettò i sentimenti di nazionalità, ma, superiore agli astii di parte, nel 1866, staccandosi da Verona, fece vivi voti per il benessere della nostra patria, di cui mantenne affettuosa ricordanza fino all'ultime ore della sua vita.

Onorificenze. — La recente inaugurazione delle Ferrovie Sarde è stata occasione propizia per ricompensare con meritate onorificenze le persone ch'ebbero parte principale, amministrativa o tecnica, in quella grande impresa così felicemente riuscita. Annunziamo, adunque, con piacere che, su proposta dell'on. Ministro dei lavori, vennero fatte le seguenti nomine nell'Ordine della Corona d'Italia:

A commendatore: Ingegnere B. Piercy.

A cavalieri: Marchese di Villahermosa — Ing. R. Paganini — Ing. L. Martinoli.

Ordinamento del Corpo R. del Genio civile. — L'on. Gerra è stato designato relatore dello schema di legge per l'ordinamento dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Real Corpo del Genio civile.

Monumento a Bartolomeo Bona nella Stazione di Torino. — 3ª lista della sottoscrizione pubblica fatta per Azioni di L. 5:

Magnani Giovanni lire 100 — Peyron ing. Amedeo 20 — Frescot ing. Cesare 20 — Bocciolone Giuseppe 10 — Schina Cesare 10 — Pasquino Ottaviano 5 — Bezzi Pietro 5 — Druetti Giuseppe 5 — Silvetti Giuseppe 10 — Melisurgo Nicola 5 — Perucca Bartolomeo 5 — Bertone Giovanni Abele 5 — Gayet ing. Alberto 10 — Pittatore ing. Carlo 5 — Soldati ing. Vincenzo 5 — Gabetti ing. Carlo 5 — Nasi ing. Agostino 5 — Morelli ing. Giuseppe 5 — Biglia ing. Felice 10 — Cavallero ing. prof. Agostino 5 — Solito geometra Francesco 5 — Balbino Alessandro 10 — Ferraris avv. Carlo 5 — Ropolo Alessandro 5 — Casana ing. Severino 20 — Rey Giacomo 10 — Sella ing. Quintino 20 — Bombrini Carlo 100.

Totale delle tre prime liste di sottoscrizione L. 1065.

Le sottoscrizioni delle azioni col loro importo devono essere trasmesse alla Banca dei fratelli Ceriana, via Lagrange, 3, Torino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non si sottrassero alla cattiva corrente del mercato nello scorsa settimana: le Azioni della Società delle Meridionali, da 465 scesero a 458.50, e solo le Obbligazioni rimasero invariate sul 295 circa, e così i Boni a 595.

Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 305.25; le altre, della serie B, sul 301.50; le nuove a 291.

Le Meridionali austriache deboli a 289.50, le Pontebbane a 459.50; le Trapani-Palermo a 327.80; tutte le altre ai prezzi precedenti.

Le Azioni Ferrovie Romane trattate a 166.50.

A Parigi, non meglio tenute le Lombarde tra il 181 al 178; le Obbligazioni relative tra il 265 al 262. Le Vittorio Emanuele piuttosto ferme sul 281 al 282. Le Azioni Ferrovie Romane fredde a 150 e 149; le Obbligazioni a 340 e 338.

CONVOCAZIONI

Società anonima romana per la fabbricazione di materiali laterizii. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 26 corr. in Roma (Banca Romana), per udire la dichiarazione del Consiglio d'amministrazione intorno all'azienda sociale, e per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

Il 16 corr., presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino a due piani nel Bastione della Concezione in Genova, per la somma di L. 40,000. Le condizioni d'asta sono visibili presso la detta Direzione. Deposito cauzionale L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto dei lavori di

triennale manutenzione del tronco della strada nazionale Girgenti-Palermo per Bivona e Corleone, compreso fra Girgenti e Raffadali, della lunghezza di m. 16,005, per il presunto annuo canone di L. 19,660. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1883. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti al compimento del tratto della strada provinciale Brienza-Montemurro, compreso fra l'innesto colla nazionale di Valle d'Agri ed il principio della variante di Montemurro, della lunghezza di m. 5500, per la presunta somma di L. 87,183. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 4000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo palazzo di Prefettura in Campobasso, per il complessivo importo di L. 218,104,42. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva lire 15,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto del restauro del tetto del Duomo di Orvieto, per il presunto importo di L. 105,380. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 4800; cauzione definitiva L. 18,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Firenze, si terrà un'asta per la costruzione di un magazzino a due piani lungo il lato sud della nuova Caserma di artiglieria in Foligno, per il presunto importo di L. 40,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione delle opere d'arte nel porto di Palermo, per l'annuo canone di lire 12,000. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva lire 6000, oltre un supplente o fideiussore.

— Il 24 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio in Ancona ad uso di sede di Giustizia, cioè pel collocamento di tutti gli Ufficii giudiziarii della città, per il presunto importo di L. 309,448.32. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000 in moneta effettiva; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in denaro o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Monasterolo (prov. di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a tre archi sul torrente Varaita, ed opere accessorie, per conto del Consorzio dei Comuni Monasterolo, Saluzzo, Scarnafigi, Cavallermaggiore, Villanova Solaro, Ruffia e Murello, per il presunto importo di L. 137,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 20,000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti alla trasformazione dell'attuale faro nell'isola del Tino in un faro di 1° ordine a luce elettrica, per il presunto importo di L. 75,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3750; cauzione definitiva L. 7500 in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino per la conservazione delle polveri nel R. Polverificio di Scafati, per la presunta somma di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 210 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di muri di sponda nel tratto del torrente Quindici, compreso fra la rettifica del Paradiso ed il ponte dello Svizzero, nelle provincie di Caserta ed Avellino, per la presunta somma di lire 170,823. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, come sopra.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a), per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale nella Vallata del Sangro da Castel di Sangro a Torino del Sangro, compreso fra l'abitato di Castel del Giudice ed il burrone Canala, della lunghezza di m. 11,915.53, per la presunta somma di L. 233,600. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, come sopra.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO DI CONCORSO

Volendosi far luogo all'appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione d'una parte del fabbricato inserviente ad uso di Manifattura tabacchi in Venezia, per la presunta somma, soggetta a ribasso, di L. 230,000, l'Amministrazione della Regìa previene che tutti coloro i quali attendessero a tale impresa potranno far pervenire alla Direzione della Manifattura tabacchi in Venezia, in piego raccomandato, e non più tardi delle ore 4 pom. del giorno 31 luglio corrente 1880, le loro offerte recanti il ribasso di un tanto per cento.

Le offerte dovranno essere stese su carta da bollo (da una lira), riportare la dichiarazione esplicita che l'offerta è vincolata a tutte le condizioni portate dall'avviso di concorso e Capitolato d'oneri in data 6 corrente, ed essere debitamente sottoscritte e suggellate.

Il Capitolato d'appalto è visibile insieme ai disegni del progetto nel suddetto Ufficio della Manifattura in Venezia.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, e compiersi entro il termine di un anno.

Gli attendenti dovranno unire all'offerta:

a) Un certificato di moralità rilasciato in tempo prossimo dall'Autorità del luogo di domicilio del concorrente;

b) Un attestato di un ingegnere, confermato dall'Ufficio del Genio civile governativo, attestato che sia stato rilasciato da non più di sei mesi ed assicuri che il concorrente, o la persona che sarà incaricata di dirigere sotto sua responsabilità ed in sua vece i lavori, ha le cognizioni e capacità necessarie per l'eseguimento e la direzione dei lavori di cui nel presente avviso:

c) La ricevuta della Direzione della Manifattura di Venezia, dalla quale risulti del fatto deposito interinale di L. 11,500 in contanti, o in cartelle del Debito pubblico dello Stato al valore di Borsa del giorno del deposito.

La cauzione definitiva è fissata in L. 23,000 in contanti od in cartelle come sopra.

Nel termine di giorni dieci dalla notificata accettazione dell'offerta dovrà essere stipulato il contratto d'appalto a spese dell'impresa.

Sulle offerte che saranno pervenute entro il termine preindicato alla Manifattura di Venezia, l'Amministrazione si riserva di deliberare nel maggior interesse del servizio, non assumendo quindi di fronte agli offerenti altro impegno che quello di fare loro conoscere entro il giorno 15 agosto successivo le determinazioni prese in ordine alle rispettive offerte.

Roma, li 6 luglio 1880.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. DI COSSILLA.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle cedole di fondazione che il dividendo per lo esercizio 1879, alle medesime assegnato conforme agli articoli 49, 50 e 51 deli statuti sociali, verrà pagato a partire dal 15 del corrente luglio.

A *Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;

A *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.

Roma, 6 luglio 1880.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 21 Luglio 1880 N° 29

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL SERVIZIO POSTALE MARITTIMO COLLA TUNISIA

E LA FERROVIA TUNISI-GOLETTA

L'annunciato progetto di legge, presentato dal ministro Baccarini alla Camera dei deputati, per l'approvazione della nuova Convenzione colla Società Rubattino per la estensione del servizio postale commerciale marittimo, già esaminato con voto favorevole dalla Commissione parlamentare, di cui fu relatore l'on. Damiani, venne dalla Camera stessa approvato, senza discussione, nella seduta pomeridiana del 14 corrente, ottenendo allo scrutinio segreto voti fav. 226, contr. 30; ed approvato altresì dal Senato nella seduta del 19, con voti fav. 65, cont. 11.

Riferendo noi, per la sua attualità ed importanza, il suddetto progetto di legge colla relativa Convenzione, crediamo opportuno premettervi i brani seguenti della Relazione ministeriale, che servono ad illustrarlo.

Dopo alcuni cenni sulle antiche nostre relazioni commerciali colle coste della Tunisia e della Tripolitana; e ricordata la prima Convenzione marittima postale stipulata il 20 marzo 1850 colla Società Rubattino dal Conte di Cavour, *che può dirsi il vero iniziatore, in Italia, dei servizii marittimi*, il Ministro dimostra come quella Società fosse d'improvviso minacciata di dover sospendere le sue corse per la grave concorrenza della Compagnia transatlantica, colla quale il Governo francese aveva stipulato un'apposita Convenzione, da attuarsi col 1° luglio 1880, per una navigazione settimanale fra Tunisi e Tripoli, toccando i diversi scali della costa.

Allo annunzio del fatto (dice la Relazione), i nostri Consoli, prevedendo che la Società Rubattino, vinta dalla concorrenza straniera, sarebbe stata costretta a ritirarsi dalla linea, finora liberamente esercitata, non mancarono di far rilevare al Governo i danni, che al commercio italiano sarebbero derivati da una interruzione di servizio.

La previsione non tardò a verificarsi.

La Società Rubattino, che in un campo libero aveva potuto sostenersi nella propria impresa, dichiarò nettamente che le forze le sarebbero mancate per lottare con successo colla Compagnia transatlantica, non solo sovvenzionata sulla stessa linea, ma favorita altresì in diversi modi dal proprio Governo.

In questo stato di cose, parve atto di buona amministrazione, anzi di tutta urgenza, lo accogliere la domanda della Società Rubattino, strenuamente appoggiata dai nostri Consoli; e lo si fece in misura appena sufficiente a sostenere un'impresa, che non avrebbe più potuto reggersi colle proprie risorse.

La Convenzione testè sottoscritta, e che noi sottoponiamo al vostro esame ed alle vostre deliberazioni, ha adunque per iscopo di assicurare e maggiormente rafforzare le relazioni commerciali, così bene avviate, con gli scali della Tunisia e colla Tripolitana.

Se non che, tenendo sempre presenti le nostre condizioni economiche, noi abbiamo avvisato che alle due distinte linee, quali attualmente sono esercitate dalla Società Rubattino, una sola ne fosse sostituita, la quale, muovendo da Tunisi, e toccando Susa, Monastir, Medhia, Sfax, Gerba e Tripoli, si spingesse fino a Malta, che costituisce il necessario obbiettivo commerciale per gli scali della Barberia.

A determinare che la nuova linea facesse capo all'isola di Malta, noi fummo altresì spinti dall'opportunità di aprire una terza comunicazione postale fra l'Italia, la Tripolitana e la Tunisia, valendosi acconciamente dei piroscafi italiani che da Siracusa fanno capo a Malta.

Il prezzo di L. 14 per lega, da noi pattuito per lo esercizio della nuova navigazione, è notevolmente inferiore a quello corrisposto pei servizii interni. Ma ciò trova motivo nella considerazione che non trattasi, nel caso concreto, di aprire nuovi sbocchi ai nostri commerci, sibbene di venire in aiuto alla Società, affinchè la linea, già da essa liberamente esercitata, possa gareggiare a pari condizioni con quelle attuate da altre nazioni.

La somma da corrispondersi alla Società Rubattino, che graviterà annualmente sul nostro bilancio passivo, commisurando la quota di sussidio al percorso in leghe 23,504,

sarà di lire 329,056; per cui sul bilancio del corrente esercizio faranno carico lire 164,528, corrispondenti al servizio da prestarsi nel secondo semestre.

Infatti, l'itinerario della proposta linea dà i seguenti risultati:

da		a		leghe	
da	Tunisi	a	Susa	leghe	42
»	Susa	»	Monastir	»	3
»	Monastir	»	Medhia	»	12
»	Medhia	»	Sfax	»	43
»	Sfax	»	Gerba	»	21
»	Gerba	»	Tripoli	»	40
»	Tripoli	»	Malta	»	65
				Totale leghe	226

Sono adunque leghe $226 \times 2 \times 52 =$ a leghe 23,504; per cui, applicando la convenuta quota di sussidio di lire 14, si avrà l'anzidetta annua sovvenzione di lire 329,056.

Nè vuolsi dimenticare che questa spesa, mentre gioverà alle nostre relazioni postali e commerciali con le fertili regioni della Tunisia e con Tripoli, mira altresì ad aprire più tardi la via, consentendolo le circostanze, all'antica Cirenaica, destinata a fornire, mercè i progressi nell'agricoltura e nello allevamento del bestiame, nuova ed importante esportazione dal suo principale porto di Bengasi.

Questi sono gli intenti e questi gli sperabili effetti dell'incremento che vuolsi dare al servizio di navigazione esercitato dalla Società Rubattino sulle coste barbaresche, che stanno di fronte alla nostra Sicilia. Però il comm. Rubattino in questi ultimi giorni conchiudeva altra importante operazione, mercè la quale, divenuto concessionario della rete ferroviaria tra Goletta e Tunisi, si pone in grado di fornire nuovo e largo alimento alla sua industria.

La connessione tra il servizio di navigazione e il servizio ferroviario, che vengono per tal modo a concentrarsi nelle mani della Società Rubattino, è manifesta, nè abbisogna di dimostrazione. La linea ferrata Goletta-Tunisi altro non è, infatti, che il protendimento delle linee marittime, che allacciano Goletta con la Sardegna e con la Sicilia. Ond'è che, a rendere completa la dimostrazione, qui basterà porgere alcun cenno intorno alla consistenza ed alla importanza della linea stessa.

La ferrovia Tunisi-Goletta, con le sue diramazioni al Bardo ed alla Marsa, costituisce una rete di circa 40 chilometri, stata costrutta nel 1872 da una Compagnia per azioni denominata ***Tunisian Railways Company limited.***

La rete è così suddivisa:

Linea principale Tunisi-Goletta	17 1|2	chilometri
Diramazione Uina-Marsa	7	»
» Goletta-Marsa	8	»
» Tunisi-Bardo	6 1|2	»
Diramazione per le merci al canale della Goletta, alla Dogana (sul lago) in Tunisi, e binarii nelle Stazioni	3	»
Sviluppo totale di binarii	42	chilometri

Gli introiti della ferrovia, sulla base dell'anno 1878, risulterebbero come segue:

Pel trasporto passeggieri	Fr.	248 500
» merci	»	26,900
» piccoli colli e bagagli	»	12,075
» della posta	»	3,875
Totale	Fr.	291,350

Le spese di esercizio d'ogni genere, comprese quelle di manutenzione del materiale, furono per lo stesso anno 1878 di	Fr.	141,550
Onorarii al Direttore, al cassiere, e ad altri impiegati	»	31,000
Fitto di casa per la Direzione, e tasse	»	6,250
Totale	Fr.	178,750
che darebbero fr. 4,500 per chilometro. Ciò per le spese locali; a cui vuolsi aggiungere, per onorarii e spese di segreteria a Londra, altra partita di	»	16,000
Totale delle spese	Fr.	194,750

Volendo arrotondare le cifre, potremo valutare l'introito lordo dell'esercizio 1878 a circa fr. 300,000, e le spese ordinarie a fr. 200,000; onde la rendita netta della linea fu di circa fr. 100,000.

È evidente che queste cifre non possono considerarsi come esprimenti i risultati conseguibili da una buona gestione. Imperocchè l'attuale prodotto lordo è manifestamente assai inferiore di quello che si potrebbe sperare da una linea, in cui deve di necessità accentrarsi tutto il traffico fra l'Italia e la Capitale tunisina; nè si può ammettere che, in una rete ove le condizioni dell'esercizio sono eccezionalmente favorevoli, le spese assorbano i due terzi dell'introito.

Però, a raggiungere il duplice intento, oltre le facili riduzioni di spesa d'esercizio, occorreranno opere nuove di miglioramento, le quali si valutano per un ammontare da 400 a 500 000 lire.

È naturale che il comm. Rubattino, nello assumere un'intrapresa, la utilità della quale non può essere immediata, ma che, segnatamente dal punto di vista degli interessi generali, promette ai commerci italiani con la Tunisia notevoli vantaggi, siasi rivolto al Governo del Re per averne l'appoggio. La combinazione più ovvia che, a tale riguardo, potesse presentarsi, è quella stessa che, in proporzioni di gran lunga maggiori, fu praticata dalla Francia, la quale nel 1877 guarentì per legge l'interesse del 6 0\|0 sul capitale che la Società ferroviaria algerina, subentrata nella concessione della così detta Ferrovia della Valle della Medgerda, avrebbe speso per costruzione e primo impianto di una linea destinata a collegare la rete di Algeria con Tunisi. Come è evidente l'analogia tra le due imprese, destinate ad allacciare Tunisi, l'una coi possedimenti francesi di Algeria, e l'altra colle nostre grandi isole, ancor più vicine, così era manifesto pel Governo del Re l'obbligo di proporre per la Società italiana un trattamento identico a quello che il Governo della Repubblica fece già alla Società francese.

La Convenzione che si sottopone al vostro esame contiene, adunque, una serie d'articoli, mercè i quali, contro il correspettivo di prestazioni determinate, e con la prefissione delle consuete norme di controllo, si assicura alla Impresa Rubattino, od a quell'altra apposita Società che questa istituisse per la speciale azienda ferroviaria, un interesse netto del 6 0\|0 sul capitale speso nel primo acquisto, non che su quanto si avrà a spendere per il miglioramento indispensabile della rete e dell'esercizio.

Il prezzo d'acquisto, comprese le spese accessorie, essendo asceso a circa L. 4,150,000 in oro, e le spese per i restauri indispensabili essendo valutate tra le 400 e le 500 mila lire, la guarentigia che lo Stato assumerebbe è di circa 280,000 lire; da cui detraendo il reddito netto annuale di 100 mila lire, si avrebbe per ora, a carico del Tesoro un onere di circa 180 mila lire.

Quest'onere però andrà rapidamente diminuendo, a misura che, col miglioramento dell'esercizio, l'introito netto s'avvicinerà a quella cifra cui può agevolmente arrivare. Nè, in ogni modo, parrà eccessivo il sacrificio, quando si tenga conto degli interessi d'ordine generale, che si connettono cogli interessi dell'Impresa Rubattino........

Progetto di legge.

Art. 1. È approvata la annessa Convenzione stipulata il 12 luglio 1880 dallo Stato, e per esso dai Ministri dei lavori pubblici, delle finanze (reggente il Ministero del tesoro), e di agricoltura, industria e commercio, col comm. Raffaele Rubattino, contraente, tanto in nome proprio, quanto a nome della Società R. Rubattino e C., da esso rappresentata.

Art. 2. Per l'adempimento delle condizioni pattuite con la Convenzione predetta, il Governo del Re è autorizzato a stanziare annualmente, cominciando dal bilancio 1880, le somme occorrenti nei rispettivi capitoli del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici.

Convenzione per estensione del servizio postale commerciale marittimo della Società R. Rubattino e Compagni.

Il Ministro dei lavori pubblici, quello delle finanze, reg-

gente il Ministero del tesoro, e quello di agricoltura, industria e commercio, a nome dello Stato;

Il comm. Raffaele Rubattino, tanto a nome proprio, quanto della Compagnia da lui rappresentata, R. Rubattino e Compagni, hanno convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. Ai servizii determinati dall'art. 1° del quaderno d'oneri annesso alla Convenzione del 4 febbraio 1877, approvata per legge del 15 giugno dello stesso anno n. 3880 (serie 2ª), per la parte che si riferisce alla navigazione a vapore fra il continente e l'isola di Sardegna, con diramazioni a Palermo ed a Tunisi, e fra il continente e l'arcipelago toscano, è aggiunta la seguente linea:

« Un viaggio alla settimana, di andata e ritorno, fra « Tunisi, Tripoli di Barberia e Malta, toccando Medhia, « Monastir, Susa, Sfax e l'isola di Gerba ».

Art. 2. Tutte le condizioni della Convenzione 4 febbraio 1877 e del quaderno di oneri pei servizii della Sardegna, annesso alla Convenzione medesima, e modificato dalle dichiarazioni *A* e *C*, saranno applicate al servizio di cui all'art. 1.

Art. 3. Per l'esecuzione del servizio contemplato nell'articolo 1, il Governo corrisponderà al concessionario la somma di lire quattordici (14) per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno.

Art. 4. Lo Stato guarentisce al comm. R. Rubattino l'interesse annuo in oro del 6 per 0[0]:

a) Sulle somme sborsate per l'acquisto della strada ferrata Tunisi-Goletta conceduta dal Bey, fino ad ora posseduta dalla *Tunisian Railways Company limited*, ed ora comperata dal predetto comm. Rubattino con contratto del 7 luglio corr.;

b) Sulle somme che, dietro approvazione del Ministro dei lavori pubblici, saranno spese per mettere la strada in condizione di un regolare, continuo e sicuro esercizio.

Art. 5. L'applicazione della garanzia avrà luogo coll'imputare in conto del reddito gl'introiti tutti dell'esercizio ferroviario ed ogni altro prodotto della strada e sue dipendenze, al netto delle spese, tanto di esercizio, quanto di manutenzione ordinaria e straordinaria.

La somma che fosse necessaria per raggiungere l'ammontare del reddito garantito verrà dal regio Governo corrisposta alla Società alla fine d'ogni esercizio annuale, sulla base dei conti e bilanci sociali debitamente accertati.

Art. 6. In rimborso delle somme, senza interessi, che lo Stato avrà pagato alla Società per effetto dell'assunta garanzia, esso comparteciperà alla eccedenza sul 6 0[0] di reddito netto in ragione di un decimo fino all'8 0[0], e in ragione dei tre quarti oltre l'8 0[0]. Qualora, a mezzo di tali deduzioni, il Governo venisse ad essere totalmente rimborsato dai pagamenti fatti, il maggior reddito di che sopra verrà ripartito in porzioni eguali fra esso e la Società.

Art. 7. Per il personale, per le modalità e spese dell'esercizio, e per l'accertamento dei conti, saranno stabilite norme speciali d'accordo tra il Governo ed il concessionario, avute presenti le norme vigenti nel regno sulla materia, in quanto queste siano compatibili colle circostanze locali e cogli oneri dipendenti dalla concessione in cui il comm. Rubattino è ora subentrato.

Art. 8. È vietato al concessionario di cedere, in qualunque tempo o caso, ad altri, nè in tutto, nè in parte, sia la proprietà, sia l'esercizio della strada ferrata e sue dipendenze, senza il previo formale consenso del regio Governo, sotto penale, in caso diverso, dei danni e dell'immediata cessazione della garanzia del reddito come sopra convenuta.

Esso, per altro, si riserva, consenziente fin d'ora il Governo, di costituire, per quanto riflette la strada ferrata di cui tratta la presente Convenzione, una speciale Società anonima, avente sede e direzione nel regno.

Art. 9. Questa Convenzione, per quanto concerne il servizio di navigazione, avrà effetto col 1° luglio 1880, e la scadenza ne sarà comune colla Convenzione del 4 febbraio 1877; mentre, per quanto concerne la ferrovia, essa avrà vigore dal giorno della presa di possesso e per tutta la durata della concessione in cui il comm. Rubattino è subentrato.

Essa non sarà però obbligatoria pel Governo se non dopo approvazione per legge.

Art. 10. Il presente atto, e quello costitutivo della Società anonima di cui all'art. 8, saranno soggetti al diritto fisso di registrazione di una lira

Fatto a Roma, in due originali, il 12 luglio 1880.

Il Ministro dei lavori pubblici
ALFREDO BACCARINI.

Il Ministro delle finanze reggente il Ministero del tesoro
AGOSTINO MAGLIANI.

Il Ministro di agr., ind. e comm.
LUIGI MICELI.

RAFFAELE RUBATTINO.

INNOCENZO MUCCI } *testimoni*
FELICE SALIVETTO }

SOCIETÀ ANONIMA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 10 *giugno* 1880.

(Continuazione — Vedi n. 28).

Raccogliendo i totali che si ricavano dal quadro precedente, e ponendoli di fronte a quelli ottenuti nell'esercizio 1878 per dedurne gli aumenti e le diminuzioni avvenute nel 1879, si forma questo nuovo quadro:

	F. Alta Italia		F. Romane		F. Calabro Sicule		Svizzera e Germania		Totale	
	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.
Anno 1879 . . . . Quintali	1,098,797	378,830	882,308	355,163	248,909	284,454	21,247	14,539	2,251,261	1,032,986
Id. 1878 . . . . »	1,098,829	358,130	945,111	415,653	418,361	190,052	23,127	15,600	2,485,428	979,435
Aumento . . . . »	»	20,700	»	»	»	94,402	»	»	»	53,551
Diminuzione . . . . »	32	»	62,803	60,490	169,452	»	1,880	1,061	234,167	»
In complesso diminuzione di quintali									180,616	

Dal quale si deduce che, ad eccezione delle importazioni dall'Alta Italia e delle ferrovie Calabro-Sicule, che ebbero un qualche aumento (più che quadruplo per queste ultime rispetto alle prime), tutto il restante movimento soffrì diminuzione.

Dall'anno 1876, in cui avevamo raggiunto un movimento totale di scambii di quintali 3,842,547, siamo in quattro anni gradatamente venuti scendendo fino a quint. 3,284,247.

La diminuzione principale avvenuta nell'esercizio del 1879, e che quasi da sola pareggia la diminuzione totale sofferta nell'anno, riscontrasi nella esportazione verso le ferrovie Calabro-Sicule: essa è da attribuirsi agli scemati trasporti di materiali da costruzione.

V. — *Spese d'esercizio della rete Meridionale.*

Le spese ordinarie per i 1446 chilom. della rete sociale esercitati nell'anno 1870, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale e dedotte le spese d'armamento, ascesero complessivamente a

L. 14,491,228.77 e per chilometro a . . . L. 10,021.60

Nell'anno precedente cotali spese erano salite a

» 14,555,221.94 e per chilometro a . . . » 10,065 86

Ne risulta perciò la diminuziono nella spesa complessiva di

L. 64,003.17 ossia del 0.43 0[0; ed in quella chilometrica di . . . . . L. 44.26

pari a 0.43 0[0.

La spesa chilometrica e quella del treno-chilometro, ripartite fra i varii rami di servizio, rilevansi dal seguente quadro, in cui le rispettive quote sono messe a riscontro con quelle dell'anno 1878.

DESIGNAZIONE DEL SERVIZIO	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1879	1878	1379	1878
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	1,000.35	1,124.86	0,277	0,312
Id. dell'Esercizio..........	395.45	588.43	0,110	0,163
Movimento e Traffico......	2,747.79	2,602.38	0,762	0,722
Trazione e Materiale.......	3,727.17	3,575.41	1,034	0,992
Manutenzione e Vigilanza.	1,740.30	1,766.67	0,483	0,490
Spese gen. dei Magazzini.	410.54	408.11	0,114	0,113
Totale.....	10,021.60	10,065.86	2,780	2,792

Aggiungendo alle spese ordinarie, che, come si è esposto, ascesero nell'anno 1879 a . . . , L. 14,491,228.77

le spese straordinarie, e quelle d'armamento, che salirono a . . . . » 1,415,013.03

si ha il totale delle spese di esercizio in L. 15,906,241.80

Nel 1878 tutte queste spese raggiunsero la somma di . . . . » 16,315,301.63

onde una diminuzione a vantaggio del 1879 di L. 409,059.83

VI. — *Profitti sull'esercizio della rete Meridionale.*

Ai prodotti dell'esercizio, i quali, come si è veduto, salirono nel 1879 alla somma di . . . . L. 22,338,000.63

aggiungendo gli introiti diversi, che sommano, dedotte le perdite, a . . . . . » 55,224:34

si ottiene il prodotto lordo complessivo di L. 22,393,224.97

Detraendo da questo l'importo delle spese ordinarie e straordinarie, ascendente, siccome sopra s'è esposto, a . . . . » 15,906,241.80

risulta l'utile netto di . . . . L. 6,486,983.17

Nel 1878 l'utile netto era state di . . . » 4,861,909.68

quindi l'aumento nel 1879 di . . . . L. 1,625,073.49

dovuto ed al maggior traffico ed alla diminuzione di spese segnalata nel capitolo precedente.

VII. — *Prodotti dell'esercizio sulla rete Calabro-Sicula.*

Messa da parte l'imposta erariale, i prodotti dell'esercizin sulla rete Calabro-Sicula, il cui sviluppo misurò nell'anno 1879 la lunghezza media di chilom. 1154.58, salirono in complesso a

L. 8,728,891.35 e per chilom. a . . . . . L. 7560.23

Erano stati nel 1878, sulla lunghezza di chilom. 1145.41, di

» 7,726,666.88 e per chilom. di . . . . » 6745 77

Si ebbe dunque l'aumento di

L. 1,002,224.47 nel prodotto complessivo, ossia del 12.97 p. 0[0, e di . . . . L. 814.46

nel prodotto chilometrico, ossia del 12.07 p. 0[0.

A tale aumento contribuirono tutte le categorie di trasporti, e segnatamente quelli della P. V., come si rende manifesto dallo specchietto che segue:

CATEGORIE DI TRASPORTO	1879	1878	Aumento	Diminuz.
Viaggiatori ordinarii e militari	3,853,919 14	3,665,725.18	108,493.96	»
Trasporti a G. V. . .	609,824.15	570,842.12	38,982.03	»
Trasporti a P. V. . .	3,818,970.84	3,278,472.25	570,498.59	»
Introiti diversi. , . .	386,687.55	194,382.61	192,304.94	»
Telegrammi	29,489.67	27,244.72	2,244.95	»
Totale aumento nel 1879 . L.			1,002,224.47	»

Vi contribuirono poi tutte le linee, ad eccezione di quella da Eboli a Baragiano, come apparisce dallo specchietto qui appresso:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aumento	Diminuzione
	1879	1878	1879	1878	nell'anno 1879 in confronto del 1878	
Linee Calabresi						
Taranto-Reggio . . . . . / Buffaloria-Cosenza . . .	511.58	532·00	4,468.44	3,610.89	857.55	»
Eboli-Baragiano	57.00	57.00	5,771.30	5,992.36	»	221.06
Torremare-Calciano . .	61.00	64.00	1,111.35	1,289.84	121.51	»
Linee Siciliane						
Palermo-Girgenti-Porto Empedocle	151.00	151.00	12,355.21	11,456.78	898.51	»
Messina-Catania	95.00	95 05	15,122 74	14,798.86	323.88	»
Catania-Leonforte-Licata	167.00	165.41	13,689.42	11,746.17	1,913.25	»
Catania-Siracusa	87.00	87.00	4,032.40	3,438.58	593.82	»

Spetta la palma alla linea Catania-Leonforte-Licata, che diede l'aumento di L. 1943.25 per chilometro; e ne furono causa la cresciuta esportazione degli zolfi ed il rilevante trasporto di materiali da costruzione per i lavori delle nuove linee di Vallelunga e di Caldare.

Viene appresso la linea Palermo-Girgenti-Porto Empedocle, sulla quale l'aumento è essenzialmente da attribuire, oltrecchè agli zolfi, alla instituzione dei treni di merci diretti da un capo all'altro della linea, ed al trasporto di operaj per le nuove costruzioni.

Succede la linea Taranto-Reggio coll'aumento di lire 857.55 per chilometro, nel quale, se ha potuto influire l'esercizio esteso per tutto l'anno alla diramazione di Cosenza, vi hanno però più efficacemente influito i trasporti di derrate alimentari fatti dalla Ditta Cirio.

La linea Catania-Siracusa, che nei due esercizii precedenti era in decremento, ha ripreso vita, segnando un aumento di L. 593.82 a chilometro; cotesto aumento, se in molta parte è da attribuire alla cessazione delle cause che avevano determinata la diminuzione in quei due esercizii, è per il resto dovuto al movimento eccezionale dei viaggiatori promosso dalla eruzione dell'Etna.

La sola linea Eboli-Baragiano fu in perdita, e ciò per i diminuiti trasporti di materiali da costruzione, nonchè per la scarsità dei raccolti.

Il numero dei viaggiatori fu nel 1879 di . L. 1,860,970
era stato nel 1878 di . . . . » 1,800,345

quindi l'aumento di . . . . » 60,625

ossia del 3.37 0[0]. Questo aumento è però in parte fittizio, inquantochè i viaggiatori con biglietto di andata e ritorno sulle linee di Calabria furono nel 1879 considerati distintamente una volta per l'andata, l'altra volta per il ritorno.

L'introito avuto dal trasporto dei viaggiatori fu di . . . . L. 3,853,919.14
mentre nel 1878 era stato di . . . . . » 3,655,725.18

onde l'aumento di . . . . : . . . . » 198,193.96

ossia del 5.42 0[0].

Cosicchè risulta che ciascun viaggiatore ha dato nel 1879 l'introito di . , ... L. 2.07
Siffatto introito era stato nel 1878 di . . . . » 2.03

qqindi l'aumento di . . . . L. 0.04

equivalente al 1 97 0[0].

Sommando insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, si ha un totale di
Chil. 88,969,518, che diviso per il numero dei viaggiatori, dà per ciascun viaggiatore la distanza media di . . . . Chil. 48.55

Nel 1878 la lunghezza complessiva dei viaggi era stata di
» 83,448,371, la lunghezza media di ciascun viaggio di . . . . Chil. 46.36

Ne risulta a vantaggio del 1879 l'aumento di
» 5,521,147 sul complesso dei viaggi, che è quanto dire del 6.61 0[0], e l'aumento per ciascun viaggio di . . . . , ... Chil. 2.29

ossia del 4.93 0[0].

Nello specchietto che segue è data la ripartizione dei viaggiatori nelle varie classi per i due anni.

INDICAZIONI	Viaggiatori ordinarii			VIAGGIATORI a prezzo ridotto			MILITARI ed altri viaggiatori per conto dello Stato
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	
Numero dei Viaggiatori 1879	36,454	234,965	1,044,875	15,071	91,965	270,474	167.196
Numero dei Viaggiatori 1878	34,403	232,859	1,043,356	13,598	86,021	246,346	143,762
Aumento	2,051	2,106	1,519	1,473	5,944	24,128	23,404
Diminuzione	»	»	»	»	»	»	»
Prodotto dei Viaggiatori 1879	262,290.17	810,185.17	1,866,227.66	71,552.12	220,566.44	359,687.66	263,409.92
Prodotto dei Viaggiatori 1878	233,857.22	763,875.12	1,809,322.81	57,240.48	213,595.97	343,302.94	234,530.64
Aumento	»	46,310.05	56,904.85	14,311.64	6,970.47	16,384.72	28,879.28
Diminuzione	28,432.95	»	»	»	»	»	»
Prodotto medio per viaggiatore 1879	7.20	3.45	1.78	4.74	2.40	1.33	1.58
Prodotto medio per viaggiatore 1878	6.80	3.28	1.73	4.21	2.48	1.39	1.63
Aumento	0.40	0.17	0.05	0.53	»	»	»
Diminuzione	»	»	»	»	0.08	0.06	0.05

Il quale specchietto dimostra come tutte le categorie di viaggiatori siano state in aumento, e come solo siasi avuta diminuzione nel prodotto medio per i viaggiatori delle classi inferiori e pei militari e viaggianti per conto dello Stato.

I trasporti dei bagagli e delle merci a grande velocità hanno dato nel 1879 . . . . L. 609,824.15
nel 1878 . . . . , ... » 570,842.12

Ne risulta, per conseguenza, a vantaggio del 1879 l'aumento di . . . . L. 38,982.03

che è quanto dire del 6.82 0[0].

Chi desideri sapere in qual modo siffatto prodotto si è ripartito nelle varie categorie di trasporti, non avrà che a considerare i numeri riferiti nella tabella seguente:

CATEGORIE di trasporto	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aumento	Diminuz.
	Unità	Quantità	1879	1878	sui prodotti del 1878	
Bagagli	Quintali	26,005	77,773.43	75,284.27	2,489.16	»
Cani	Numero	8,539	9,462.85	7,976.52	1,486.33	»
Mercanzie	Quintali	117,558	314,796.32	308,240.01	6,556.31	»
Derrate alimentari	Id.	87,732	119,627.08	105,019.58	14,607.50	»
Bozzoli	Id.	1,418	4,819.99	3,766.37	1,053.62	»
Numerario ed oggetti di valore . . .	Lire	10,063,815	8,803.35	6,597.74	2,205.61	»
Veicoli e feretri	Numero	67	2,201.19	2,082.56	118.63	»
Bestiame	Capi	33,117	45,915.84	44,544.43	1,371.41	»
Trasporti per conto dello Stato . . .	—	»	26,424.10	17,330.64	9,093.46	»

Tutte le categorie ebbero pertanto aumento — Rilevante fu quello delle derrate alimentari sulle linee Calabresi, tanto che compensarono e largamente superarono il decremento, che esse patirono sulle linee della Sicilia. — Diedero poi i maggiori aumenti i trasporti per conto dello Stato e le mercanzie propriamente dette.

Passando a considerare i trasporti a P. V., non tenuto conto dei trasporti di bestiame, che, come abbiamo per costume, considereremo a parte, si trova che essi ascesero nel 1879 a . . . . quintali 6,219,955
Nel 1878 erano stati trasportati . . . » 5,475,354

onde si è avuto nel 1879 il vantaggio di quintali 744,601

che è quanto dire del 13.59 0[0].

La ripartizione delle quantità trasportate nelle varie classi di mercanzie è data dal quadro seguente:

SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE	QUANTITA' trasportata nel 1879 — Quintali	Aumento	Dimin.
		sui trasporti fatti nel 1878 — Quintali	
Bevande e spiriti	222,982	97,127	»
Bitumi e pece	1,731	970	»
Cereali	782,172	10,663	»
Colori e materie coloranti	87,027	12,916	»
Combustibili — Carboni fossili	186,088	20,856	»
Combustibili — Carb. veg., legna da ard.	145,71[illegible]	51,351	»
Concimi	6,711	1,301	»
Derrate — alimentari	453,778	54,914	»
Derrate — coloniali	14,862	3,444	»
Filati e tessuti	19,125	1,071	»
Materiali da costruzione — Legnami	361,778	95,260	»
Materiali da costruzione — Tufi, lava greggia, pietra	878,767	«	334,229
Materie tessili greggie	6,989	777	»
Metalli — greggi	26,561	5,752	»
Metalli — lavorati	49,503	»	22,715
Minerali e prodotti minerali	2,412,162	552,723	»
Prodotti animali	12,078	2,396	»
Prodotti chimico-industriali	26,827	8,954	»
Prodotti e materie grasse	86,[illegible]64	54,584	»
Prodotti vegetali	91,088	18,156	»
Stampati e carta	3,120	833	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	15,346	2,502	»
Stracci ed avanzi	111,303	57,148	»
Trasporti per conto dello Stato	111,052	21,684	»
Merci diverse	105,007	26,090	»
Totali	6,219,955	1,101,515	356,944
Da dedurre	. . . .	356,944	
Risulta a vantaggio del 1879 l'aumento di quintali	. . . .	744,601	

(Continua)

LA SITUAZIONE DELL'IMPRESA DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

Continuazione e fine del Rapporto della Direzione all'Assemblea generale del 30 *giugno* 1880 — (V. N. 28).

3. In quanto alla *situazione finanziaria della Società* in generale, che parecchi giornali hanno cercato di rappresentare come critica, bisogna notare quanto segue:

Nel nostro Rapporto del 22 marzo 1879 sulla riorganizzazione dell'impresa della ferrovia del Gottardo vi abbiamo informati:

1. che la perizia definitiva, presentata al Consiglio federale svizzero come base della giustificazione finanziaria, constata una diminuzione di spese di . . Fr. 5,021,000 sulla perizia di fr. 227.000,000 della Conferenza internazionale: diminuzione che forma una riserva pel futuro ingrandimento dei cantieri centrali e pel servizio degli interessi delle Obbligazioni durante i primi anni dell'esercizio;

2. che le Convenzioni già conchiuse cogl'imprenditori e coi fornitori presentarono un ribasso di . . . . Fr. 4,474,700 sui calcoli della perizia, a cui bisogna aggiungere . . . . . » 525,300

ammontare del ribasso che si può ottenere per lavori ancora da appaltare, il che forma una riserva totale di . . . . » 5,000,000

3. che questa riserva si aumenterà d'una somma corrispondente, se i 6 milioni di Obbligazioni prese da un Consorzio, al corso minimo del 60 0[0], possono essere negoziati ad un corso superiore al 63 0[0]; e

4. che la perizia definitiva preaccennata contiene inoltre per *imprevisto* una somma di » 6,400,000 che resta nelle mani della Società per le eventualità della costruzione.

Noi abbiamo oggi il piacere di annunciarvi che tale situazione non si è *in alcuna guisa modificata a pregiudizio della Società*, come vi sarà dimostrato qui appresso.

Durante l'inverno 1879-80, la nostra Direzione tecnica, ha sottoposto il capitolo principale della perizia, cioè quello relativo ai *movimenti di terra ed opere d'arte*, ad una minuziosa revisione, basata sugli studii di dettaglio che furono continuati e sui lavori già eseguiti. Da tale esame la Direzione tecnica è giunta a questa conclusione: che, in realtà, le somme indicate nella perizia pei tunnels e gallerie, le sui roccie presentano minore consistenza di quella che si credeva, e che per conseguenza dovranno essere rivestiti di muratura sopra più larga scala di quella prevista, dovranno essere aumentate di fr. 1,584,000: e quelle per istrade e viottoli, nonchè per altri lavori eventuali, di fr. 179,700. Per contro, codesto aumento di spese sarà oltrepassato da fr. 81,000 di economie realizzate sui movimenti di terra e muri di sostegno, sui ponti, sui lavori di difesa di sponde, sui lavori della linea a cielo scoperto, e sull'inghiaiamento. La somma totale della perizia pel capitolo V. C. di marzo 1879 si eleva per le linee d'accesso a . . . . Fr. 59,345,800
e quella della perizia riveduta della *primavera* 1880 a. . . . . » 59,264,800

Diminuzione Fr. 81,000

Inoltre, le somme per *imprevisto*, che nella perizia del marzo 1879 ammontavano a fr. 5,834,929.77 pel capitolo movimenti di terra ed opere d'arte, non hanno subito riduzione; esse si sono anzi di alquanto aumentate, benchè nella nuova perizia, in cui il rivestimento dei tunnels è previsto su una più larga scala, le probabilità pendono piuttosto verso l'utilizzazione dell'*imprevisto*.

La perizia riveduta del 1880 presenta dunque, di fronte alla somma di 227 milioni di franchi, calcolata necessaria dalla Commissione internazionale, una riserva di franchi 5,100,000 in cifra rotonda.

La nostra Direzione tecnica, basandosi sulla perizia riveduta, ha poi sottoposto ad una verifica il conto precedentemente stabilito anche dei *ribassi ottenuti* mediante le Convenzioni cogli imprenditori e coi fornitori: ribassi che furono in qualche parte aumentati da pagamenti in contanti e per la circostanza che questi imprenditori e fornitori furono liberati dall'impegno di prendere delle Obbligazioni di 2° rango. In codesto conto riveduto, il totale dei ribassi ammonta a fr. 5,344,450, cioè a fr. 344,450 di più di quello ch'era indicato nel nostro Rapporto del 22 marzo 1879. Il ribasso di circa fr. 177,740, ottenuto sui lavori di superstruttura di recente aggiudicati, non è compreso nella cifra suindicata.

È inoltre un fatto reale che, in seguito della vendita vantaggiosa dei 6 milioni di franchi di Obbligazioni di 1° rango, si economizzò sulla somma della perizia per *formazione del capitale* un importo di circa un milione di franchi.

Finalmente le somme indicate nella perizia per *imprevisto* ascendono in cifra rotonda a fr. 6,700,000, e sono ancora interamente intatte.

Ma voi potete, è vero, domandare con ragione se tale risultato non potrebb'essere modificato da un aumento di spese pel gran tunnel, o dal fatto che le somme previste in altri capitoli della perizia si trovassero sorpassate. Siamo in grado di rispondervi come segue:

Per quanto concerne il gran tunnel, bisogna in primo luogo far risaltare, di fronte agli articoli erronei di parecchi giornali, che nel progetto dettagliato dell'Ingegnere in capo del 1876 era stato ammesso che il tunnel sarebbe rivestito in tutta la sua lunghezza, e che la perizia del marzo 1879 prevedeva il rivestimento totale, ad eccezione di 400 metri. Anche oggidì si si propone di lasciare questi 400 m. senza rivestimento; nel caso in cui più tardi dovessero essere rivestiti, ne risulterebbe una spesa di circa 330,000 fr. È possibile che, date le circostanze sfavorevoli che si presentano nel gran tunnel, le spese pei lavori di questo superino di qualche centinaio di mille franchi la somma di 56,000,000 prevista nella perizia. Per contro, è sommamente probabile che gl'importi di circa 2 milioni di fr. stipulati nella perizia per la strada e gli accessorii non sieno del tutto utilizzati, e si realizzerà così una economia che compenserà l'eccedenza eventuale delle spese pei movimenti di terra ed opere d'arte.

Rispetto agli *altri capitoli* della perizia in generale, noi prevediamo:

1°. che la somma calcolata nella perizia pel *servizio degl'interessi del capitale-Azioni e del capitale-Obbligazioni* durante il periodo di costruzione, sarà superata, poichè il versamento del capitale-Obbligazioni al 5 p. 0/0 si è effettuato più rapidamente che non era stato ammesso nella Convenzione; e dacchè, nelle condizioni in cui si trova attualmente lo sconto, i fondi che bisognava tenere a disposizione non possono essere collocati che ad un tasso, il quale non darà che un debole interesse. La differenza al di sopra della perizia non può essere ora esattamente precisata: essa potrà giungere da fr. 500,000 ad un milione di fr, secondo la piega che prenderanno le condizioni del mercato durante i due prossimi anni di costruzione, e secondo il modo con cui i lavori posseduti dalla Società potranno esser negoziati.

2°. che l'importo calcolato nella perizia per la *Direzione tecnica* non basterà, perocchè i lavori hanno reso necessario un aumento considerevole del nostro personale, sorvegliante, e la Società ha dovuto prendere a suo carico una parte delle spese di sorveglianza esercitata dalla Confederazione. La eccedenza delle spese per questo capitolo potrà elevarsi a 1/2 o 3/4 di milione di fr.

Di fronte a questa probabile eccedenza di spese, si presentano invece notevoli economie su altri capitoli della perizia, e cioè:

1°. In seguito alla vendita vantaggiosa dei 6 milioni di fr. di Obbligazioni in 1ª. ipoteca, la spesa indicata nella perizia per *formazione del capitale* si diminuisce, come l'abbiamo già detto, di 1 milione di fr. circa.

2°. La somma stipulata per *espropriazioni* non sarà, per quanto si può ora prevedere, oltrepassata, anzi si realizzerà probabilmente una economia.

3°. Una diminuzione di spese di fronte alla perizia si verificherà pure al capitolo *fabbricati*, in parte perchè i tipi dei fabbricati delle Stazioni furono semplificati, ed il numero delle case di guardia è stato diminuito; in parte per un considerevole ribasso sul prezzo della perizia. La riduzione delle spese può essere valutata da 4 a 500,000 fr

In quanto agli altri capitoli della perizia — Amministrazione centrale, strada ed accessorii (per quanto concerne le linee d'accesso), telegrafia, delimitazione e ripari della strada, ed inventario della costruzione e dell'esercizio — le somme calcolate nella perizia possono esser considerate come sufficienti.

Tutto sommato, la situazione della Società della ferrovia del Gottardo, per quanto riguarda i fondi necessarii alla costruzione, può essere considerata come assolutamente rassicurante e soddisfacente. Nel caso in cui avvenimenti inattesi, che sono sempre possibili in un'opera di tale importanza, si presentassero e cagionassero qua e là delle eccedenze di spesa, od imponessero alla Società spese impreviste in seguito di liti o complicazioni cogli imprenditori, le riserve accennate, unite alle somme per *imprevisti*, sono così considerevoli, ch'egli è affatto probabile che, dopo il compimento dei lavori, rimarrebbe ancora una somma fortissima a disposizione della Società.

Egli è perciò che, quand'anche, a dispetto di tutti i calcoli, i prodotti netti della linea non fossero, nei primi anni dell'esercizio, sufficienti a rimborsare interamente gl'interessi del capitale-Obbligazioni, si può con tutta sicurezza affermare che, anche nel caso più sfavorevole, la Società della ferrovia del Gottardo, all'apertura dell'esercizio, non sarà mai sul punto di fallire.

Lucerna, 23 giugno 1880.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo,
Il Presidente J. ZINGG
Il Segretario E. PEYER

(ALLEGATO)

Confronto tra la perizia riveduta del 1880 *e quella del marzo* 1879.

CAPITOLO dei movimenti di terra ed opere d'arte	PERIZIA 1879	PERIZIA 1880	DIFFERENZA
Movimenti di terra e muri di sostegno . . . Fr.	17.616,700	16,130,700	— 1,486,000
Tunnels e gallerie »	27,817,000	29,401,400	+ 1,584,400
Ponti, ponticelli ed acquedotti »	9,635,200	9,624,200	— 11,000
Strade e viottoli »	351,400	383,100	+ 31,700
Lavori di difesa delle rive . . »	2,534,600	2,198,300	— 336,300
Inghiaiamento . »	1,132,900	1,121,100	— 11,800
Totale Fr.	59,087,800	58,858,800	— 229,000
Lavori eventuali »	258,000	406,000	+ 148,000
Totale del Cap. V. C. (movimenti di terra ed opere d'arte delle linee d'accesso) . Fr.	59,345,800	59,264,800	— 81,000
Da aggiungere:			
Partecipazione della Ferrovia del Gottardo ai lavori (movimenti di terra) di Rothkreuz e Lucerna »	390,300	390,300	—
Partecipazione alle spese per movimenti di terra di Biasca, Bellinzona e Cadenazzo . . . »	632,500	632,500	—
Movimenti di terra pei cantieri centrali . . . . »	43,600	43,600	—
Spese per movimenti di terra ed opere d'arte delle linee ticinesi di pianura . . »	14,319,000	14,319,000	—
Spese per le linee aggiornate . »	570,700	570,700	—
Partecipazione delle Ferrovie dell'Alta Italia alle spese di Chiasso (movimenti di terra) »	639,350	639,350	—
Totale per movimenti di terra ed opere d'arte, non compreso il tunnel del Gottardo . . . Fr.	75,911,250	75,860,250	— 81,000

Riporto Fr.	75,941,250	75,860,250		81,000
Perizia preventiva del gran tunnel, non compresa la strada ed accessorii . . . »	56,000,000	56,000,000		—
Totale dei preliminari per movimenti di terra ed opere d'arte Fr.	131,941,250	131,860,250	—	81,000

		Inscritto in perizia per improvisto	Ribasso
		—	—
Totale per movimenti di terra ed opere d'arte, secondo la perizia del 1880 . . . . . Fr.	131,860,250	5,834,994	5,218,105
Per gli altri capitoli, secondo la perizia del 1879:			
Direzione tecnica . . »	9,442,000	—	—
Espropriazioni . . . »	10,270,550	322,040	—
Strada . . . . »	11,038,700	298,654	65,415
Fabbricati . . . . »	8,323,600	231,979	177,740 60,930
Accessorii della strada »	2,249,700	20,459	—
Telegrafia e delimitazione della linea . »	859,150	—	—
Inventario per la costruzione . . . . . »	260,000	—	ancora ignoto
Inventario per l'esercizio (materiale rotabile) »	6,750,000	—	
Inventario dei cantieri e Stazioni . . . »	906,000	—	
Soccorsi . . . . . »	112,000	—	—
Totale pel capitolo Costruzioni . . . Fr.	182,071,950	6,708,126	5,522,190
In generale			
Rimborsi . . . . . »	504,350	—	—
Formazione del capitale »	10,437,800	—	—
Amministraz. centrale »	3,100,000	—	—
Interessi . . . . . »	26,283,900	—	—
Fr.	222,398,000	—	—
Da dedurre: Prodotti netti delle linee ticinesi di pianura . »	500,000	—	—
Totale delle spese Fr.	221,898,000	—	—
Riserve . . . . . »	5,102,900	6,708,126	5,522,190
Fr.	227,000,000	—	—

Nostre Corrispondenze

Roma, 20 luglio.

Nella tornata del 15 corr., auspice l'on. Colaianni, ha fatto capolino alla Camera dei deputati il sistema funicolare dell'ingegnere Agudio.

L'on. Colaianni, nella foga del parlare, si è lasciato correre a giudizii alquanto arrischiati su di un rispettabilissimo Consesso, quale è il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e non ha esitato a qualificare come *scandoloso* il parere di questo Consiglio sulla convenienza o meno di applicare il sistema Agudio ai piani inclinati della linea da Roma a Solmona,

Come succede sempre a chi non istudia completamente l'argomento che vuol trattare e non assume su di esso precise notizie, è accaduto all'on. Colaianni di dir cose inesatte: ciò che avrebbe potuto evitare, procurando di leggere in antecedenza il voto del Consiglio, da lui tanto biasimato.

Infatti, è inesatto che quel Consiglio siasi pronunziato contrario alla domanda di concessione della Compagnia internazionale di lavori pubblici, la quale si obbligava a costruire in 4 o 5 anni la linea Roma-Solmona, contentandosi di essere pagata in 12 rate annuali, purchè le fosse stato concesso di applicare il sistema Agudio ai piani inclinati nel doppio passaggio dell'Appennino.

Tale domanda non fu mai sottoposta all'esame del Consiglio superiore, siccome quella che non avrebbe potuto essere accolta, non essendo il Governo autorizzato dalla legge del 29 luglio 1879 a fare consimili concessioni per le linee della prima categoria. Al Consiglio superiore venne semplicemente chiesto se poteva essere *opportuna* la applicazione del sistema Agudio alla linea Roma-Solmona; ed il Consiglio superiore ha risposto di *no*. Ma nel dire *no*, esso non ha punto inteso di dar voto contrario all'applicabilità del nuovo sistema di trazione, ma soltanto di non ritenerlo *opportuno* per quella linea. — Ora, ognuno vede come sia grande la differenza fra il giudicare inapplicabile una cosa in un dato caso, ed il ritenerla non applicabile in nessuna circostanza.

E non è del pari esatto che l'attuale giudizio del Consiglio superiore sia in aperta contraddizione (come vorrebbe l'on. Colaianni) con altri giudizii pronunciati precedentemente dallo stesso Consiglio e da uomini tecnici distintissimi.

Il Ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'on. deputato, ha letto gli ultimi *considerando* del voto del Consiglio, e da essi non si rileva che quel Consesso si trovi in opposizione con precedenti giudicati. Anzi (come già vi scrissi nella mia del 6 corrente) il Consiglio, per giudicare non opportuna l'applicazione del sistema Agudio alla Roma-Solmona, si appoggia precisamente e principalmente a quanto fu detto dalla Commissione che ha proceduto agli esperimenti sul piano inclinato di Lanslebourg.

Vi sarebbe altro da dire: ma, dovendo parlarvi di altri argomenti, vi accennerò solo che l'on. Baccarini ha terminato la sua risposta, augurandosi che si presenti l'occasione di esaminare l'opportunità di applicare il sistema in parola a qualche linea, la quale non offra, come la Roma-Solmona considerazioni di ordine superiore, per agevolarne l'applicazione (*).

La dichiarazione fatta dall'on. Ministro collimando con quanto io vi scriveva in proposito, permettetemi che, modestia a parte, mi compiaccia di siffatta comunanza di aspirazioni circa l'applicazione avvenire del sistema dell'ingegnere Agudio. —

Ho ricevuto dalla Società R. Rubattino e Comp. il Resoconto statistico del movimento delle merci e dei passeggeri sulle linee di navigazione del Mediterraneo, Egitto, Soria, Mar Rosso ed Indie, durante l'anno 1879.

(*) A questo proposito, lo stesso ing. Agudio ci scrive che, dopo la seduta della Camera, il ministro Baccarini lo invitò a presentare una domanda per l'applicazione del suo sistema ad un tronco separato, che riunisse le condizioni da lui accennate. Ed egli, l'ing. Agudio, propose tosto quello di Superga, che fu accettato; e quindi spera che fra breve sarà in grado d'incominciarne i lavori. Vedremo se questa volta l'ingegnere Agudio sarà più fortunato ne' suoi tentativi, come gli auguriamo di cuore. La Red.

È un pregevolissimo volume, pieno di dati importantissimi, i quali sarebbe bene far conoscere ai vostri lettori, che ve ne sarebbero certamente gratissimi. Ma non potendo per ora addentrarmi in codesto lavoro piuttosto lungo, mi limiterò ad accennarvi le materie contenute nel volume di cui si tratta.

La prima parte di esso dà la statistica dei passeggeri per le singole linee del Mediterraneo, dell'Egitto, della Soria, del Mar Rosso, di Bombay, Calcutta e Singapore, ed un prospetto generale che riassume i dati delle singole linee.

La seconda parte si riferisce alla statistica delle merci, e contiene:

a) Statistica dettagliata delle merci delle linee di Alessandria d'Egitto, di Soria, del Mar Rosso, di Bombay, di Calcutta e di Singapore;

b) Riassunto generale delle merci di ciascun porto nelle linee unite postali e straordinarie del Mediterraneo, dell'Egitto, della Soria, del Mar Rosso, di Bombay, di Calcutta e di Singapore. —

Gli Ufficii tecnici incaricati dello studio delle nuove linee ferroviarie hanno presentato alla superiore approvazione i progetti pei seguenti tronchi:

a) Da Carbonara a Cava Manara (linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni), della lunghezza di metri 3,500, e dello importo presunto di L. 450,000, ivi comprese L. 80,000 per opere da eseguirsi direttamente dall'Amministrazione governativa;

b) Da Matelica ad Albacina (linea Maccrata-Albacina), della lunghezza di metri 11,156, e dell'importo di L. 1,071,000;

c) Del 1.o tronco della linea Viterbo-Attiliano, della lunghezza di metri 500, e dell'importo di lire 432,000. —

È stata per poco aggiornata la inaugurazione della nuova linea Napoli-Potenza, che doveva oggi aver luogo. Ve ne parlerò nella prossima mia. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella decorsa settimana dal 13 al 17 corrente, ha prese le seguenti più interessanti deliberazioni.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi:

All'ingrossamento ed imbancamento dell'argine destro dell'Adige alla Marezzana Venezze Inferiore e Frizzano Figari, in Comune di San Martino di Venezze, provincia di Rovigo:

Alla costruzione del 4.o tratto, compreso fra la masseria Puntillo e la Sella sotto il Casino di Mastro Adamo, della strada provinciale di 1.a serie N. 13 da Petrella per Palata alla ferrovia, provincia di Campobasso;

Alla costruzione del 5.o tratto della strada stessa, compreso fra la detta Sella sotto il Casino di Mastro Adamo ed i cancelli di Lena tra Palata e Tavenna, provincia di Campobasso;

Alla costruzione del 1.o tratto compreso fra Campomarino e Portocannone, della strada provinciale di 2.a serie N. 40, da Campomarino a Pietracatella, in provincia di Campobasso;

Alla costruzione del 1.o tratto del 2.o tronco della ferrovia Teramo-Giulianova fra le progressive 13,892,49 e 19,362,53, e cioè della lunghezza di metri 5,470 04;

Alla costruzione di un pignone a monte ed in prolungamento della spalla sinistra del ponte Griso, al chilometro 77 + 454 della linea Catania-Licata (Ferrovie Calabro-Sicule);

Alla travata metallica pel ponte sul torrente Mili lungo la strada provinciale Messina-Catania, in provincia di Messina.

Il Consiglio ha del pari approvati alcuni tipi per le vetture e pei vagoni che occorreranno in seguito all'apertura del tronco Novara-Pino e della intera linea del Gottardo. DELTA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Possiamo annunciare come certa, benchè non ancora ufficialmente notificata, la nomina dell'ing. Benazzo, membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, a vice-presidente del Consiglio medesimo.

Noi ci associamo di buon grado ai giornali di Torino nell'applaudire alla scelta fatta dall'on. Ministro dei lavori pubblici, per le esimie qualità che distinguono l'ing. Benazzo.

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane si radunò il 12 corr. nella propria sede in Roma (Ministero dell'istruzione pubblica), e deliberò di riunirsi di nuovo ai primi di settembre, al fine di permettere a tutti i Commissarii di esaminare i fascicoli riassuntivi degli atti della Commissione, i quali dovranno servire di base per la relazione finale. Allora verrà pure nominato il relatore, al quale resteranno disponibili tre mesi per ultimare il suo lavoro.

I detti fascicoli riassuntivi sono otto, così distinti per materia:

1. Ferrovie dello Stato esercitate dallo Stato;
2. Ferrovie dello Stato esercitate dalle Società private;
3. Materiale fisso e Stazioni;
4. Materiale mobile-Officine-Combustibili;
5. Ordinamento dello esercizio delle Ferrovie;
6. Ingerenza governativa;
7. Convenzioni Spaventa e Depretis;
8. Tariffe.

Sono nitidamente stampati in Roma dalla tipografia Eredi Botta, corredati di tavole e prospetti statistici interessantissimi, ed attestano il lavoro accurato e coscienzioso fatto finora dalla Commissione per servir di base al suo voto definitivo.

Sappiamo che il Ministero ha già nominato i Commissarii per la constatazione annuale dei lavori eseguiti alla galleria del Gottardo ed alle strade di accesso, che avrà luogo nei primi giorni del prossimo settembre. Essi sono gl'ingegneri commendatori Massa e Biglia.

La visita assumerà quest'anno una importanza

maggiore degli anni scorsi, in seguito al grande sviluppo dato alla costruzione delle strade di accesso, compresa la linea del Monte-Ceneri

---

Il servizio diretto dei *Sleeping-Cars* (vagoni a letto) tra la Francia e l'Italia venne dalla Società Parigi-Lione-Mediterraneo limitato da Modane a Culoz, anzichè sino a Parigi. In seguito di ciò, la distribuzione dei biglietti relativi sarà limitata dall'Italia per Culoz, ove i viaggiatori diretti a Parigi, e che volessero ancora approfittare del suddetto modo di trasporto, potranno prender posto nello Sleeping-Cars proveniente da Ginevra, pagando il relativo supplemento.

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, preoccupata dal continuo accrescersi del movimento merci a G. V. nella Stazione centrale di Milano (movimento che si accrescerà grandemente pei trasporti in occasione dell'Esposizione Nazionale del 1881), ha proposto nuovi impianti destinati a migliorare le condizioni di quel servizio.

Tali proposte furono già in massima approvate dal Consiglio d'amministrazione, ed ora la Direzione ha disposto d'urgenza per lo studio dei relativi progetti e Capitolati d'appalto.

Aderendo alle istanze di alcuni Comuni della Brianza, la suddetta Direzione dell'esercizio ha fatto iniziare studii per l'impianto di una nuova Stazione fra Monza e Desio, sulla linea Milano-Chiasso. Tale nuova Stazione si denominerebbe di Lissone, e verrebbe a favorire il movimento d'importantissimi centri agricoli e commerciali in quella fertile e popolosa regione.

Le proposte di massima della Direzione dell'esercizio furono già rassegnate al Consiglio d'amministrazione.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha approvato il progetto e preventivo ammontante a L. 30,000 per la costruzione del fabbricato Passeggeri nella Stazione di Calolzio. Appena ottenutane l'approvazione ministeriale, verrà aperta la gara per l'appalto dei detti lavori.

Lo stesso Consiglio d'amministrazione ha autorizzato l'attuazione, in via di esperimento, di una terza coppia di treni sulla linea Palazzolo-Paratico. Tale provvedimento avrà effetto, appena avutane l'approvazione del Ministero.

Dal suddetto Consiglio d' amministrazione venne approvato uno schema di tariffa comune pel trasporto in servizio cumulativo fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane delle macchine agrarie.

È in corso di compilazione, presso l'Ufficio tecnico delle Ferrovie dell'Alta Italia, il progetto per la costruzione di una tettoia sui binarii della Stazione di Pavia.

In occasione del Congresso medico, che si terrà nel prossimo settembre a Torino e dell'Esposizione delle industrie relative all'arte medica ed all' igiene pubblica, il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che sieno accordate ai membri del Congresso, agli espositori ed agli oggetti esposti le facilitazioni di viaggio portate dal decreto ministeriale del 5 dicembre 1875.

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, nella sua ultima seduta, ha prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato i lavori di attraversamento delle presenti linee dei *tramways* Milano-Pavia e Alessandria-Casale;

Ha autorizzato la compilazione di un progetto di ampliamento degli Ufficii Merci a G. V. nella Stazione centrale di Milano;

Ha autorizzato la Direzione dell'esercizio ad indire la gara d'appalto per la costruzione di 19 locomotive;

Autorizzò le riparazioni occorrenti per la rimessa in esercizio di 10 locomotive rese inservibili dall'uso;

Ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici i preventivi di spesa per l'aumento di fili telegrafici in diverse linee, onde migliorare le condizioni della corrispondenza;

Ha aggiudicato alla Ditta Ebbw Vale la fornitura di 26 mila tonnellate di carbone fossile inglese;

Autorizzò la compilazione di una nuova tariffa pel trasporto degli oggetti d'arte in terra cotta;

Ha approvato l'impianto temporaneo del servizio Merci a P. V. nella Stazione di Pianzano.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello di agricoltura, industria e commercio, ha approvato le seguenti modificazioni alla tariffa e condizioni pei trasporti a piccola velocità sulle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba.

1. Il secondo alinea dell'articolo 70 dovrà essere redatto come segue:

« Sono comprese nella seconda classe tutte le merci contenute nelle classi 5ª A e B delle ferrovie dell'Alta Italia, che si compendiano nel seguente elenco ».

In conseguenza, le merci di 2ª classe saranno tassate colla rispettiva tariffa, qualunque sia il loro peso.

2. La tassa minima per ogni spedizione « è ridotta a centesimi 45, anche per le merci di 2ª classe ».

3. Alla tariffa speciale N. 1 pei trasporti a piccola velocità (pag. 24) si aggiunga:

« Carri accoppiati da 10 tonnellate ciascuno L. 0.55 per chilometro e per carro, con un diritto fisso per vagone di L. 0,90 ».

Le suaccennate modificazioni andranno in vigore a datare dal 1° agosto p. v.

Le Ferrovie Romane, dell'Alta Italia e Meridionali hanno convenuto che la disposizione contenuta nel 2° capoverso dell'articolo 66 del

Regolamento pel servizio cumulativo, opportunamente modificata e completata, dovrà regolare lo scambio delle merci comunque giacenti.

Il detto capoverso formerà un articolo a parte, prendendo il N. 66 *bis*, formulato nel modo seguente:

« L'Amministrazione, che è in possesso delle merci non reclamate o rifiutate, non potrà eseguirne il rinvio alla Stazione di partenza, che dietro domanda o col consentimento dell'Amministrazione mittente; con ripresa di tutte le tasse e spese, e con l'aggiunta della tassa di ritorno calcolata in base al precedente articolo 61.

« Le merci non richiamate di ritorno saranno vendute dall'Amministrazione destinataria; ma la differenza fra il ricavato dalla vendita e le tasse e spese delle quali erano gravate (escluse, ben inteso, quelle di magazzinaggio), sarà sopportata dall'Amministrazione mittente ».

Sabbato 17 corr. venne firmato l'atto notarile di costituzione della « Società nazionale delle Officine di Savigliano ». Furono pure firmati dai soci fondatori gli statuti sociali, e venne nominato il Consiglio d'amministrazione nelle persone dei signori: G. Charbonnier, cav. Ernesto Levi, cav. O. Moreno ing., conte Giulio Ripa di Meana, E. Rolin, cav. G. Taddei ing., cav. Eugenio Vaccarino ing.

Il detto Consiglio si radunerà quanto prima per nominare l'Ufficio di Presidenza e compiere i necessarii incombenti per ottenere il Decreto Reale di approvazione degli statuti.

Sappiamo che i lavori di riordino e rinforzo a varie impalcature metalliche della linea Pisa-Spezia sono stati definitivamente aggiudicati alla Ditta costruttrice Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazioni internazionali tra l'Italia e la Francia. — Nella seduta del 19 corr., il Senato approvò senza discussione il progetto di legge sulla Convenzione per le Stazioni ferroviarie internazionali tra l'Italia e la Francia, già approvato dalla Camera dei deputati, come a suo tempo annunciammo.

Allo scrutinio segreto, il detto progetto di legge ebbe voti fav. 72, cont. 8.

Concessioni di nuove costruzioni ferroviarie. — La Giunta per l'esame del progetto relativo alle concessioni di nuove costruzioni ferroviarie, d'iniziativa dell'on Sciacca della Scala, si è costituita, nominando presidente l'on. Grimaldi e segretario l'on. Cocconi.

Ferrovie economiche e tramvie. — Il 14 si è riunita la Giunta parlamentare incaricata di esaminare il disegno di legge relativo alle ferrovie economiche ed alle tramvie. Essa deliberò di sospendere gli studii, senza intralciare l'azione volonterosa dell'industria privata o dei Corpi morali.

La Commissione riconobbe che la legge merita tutto lo studio più profondo, dovendo avere due scopi: quello di garantire la vita dei cittadini e l'occupazione del suolo pubblico, e quello di non porre ostacoli allo sviluppo della viabilità e dei commerci, che accennano ad applicazioni più estese in tutte le provincie d'Italia.

La Giunta medesima si è costituita, nominando a presidente l'on. Celesia ed a segretario l'on. Velini.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Mercoledì scorso si è riunita in Roma la Commissione incaricata di promuovere la costruzione della ferrovia Roma Viterbo.

Presiedeva il principe del Drago; erano presenti i signori: avvocato Tittoni, avvocato Biolchini, ingegnere Faccini, cav. Signorelli e sig. Borgassi; il conte Cencelli, presidente del Consiglio provinciale; e i deputati Odeschalchi, Zeppa, ed Arbib.

Una seconda riunione si tenne alla sera.

Furono discusse lungamente le basi per la costituzione del Consorzio; ed essendovi in questo punto alcuni dispareri, fu approvata all'unanimità la proposta dell' avvocato Tittoni di convocare in parziali riunioni le rappresentanze municipali, per raccogliere i loro pareri ed i loro voti.

La Commissione ha deciso di riunirsi nuovamente il 12 agosto prossimo, per prendere in proposito una deliberazione definitiva.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato in data 13 corrente.

A parziale modificazione dei precedenti Avvisi, l'ultimo dei quali in data 20 giugno p. p., si fa noto al pubblico che pei trasporti di derrate alimentari a destinazione od in transito delle ferrovie Prussiane, la relativa tariffa speciale in Servizio diretto Italo-Germanico, valida soltanto pei suddetti trasporti di frutta fresca e secca, ortalie, patate, uova; d'ora innanzi, e fino a tutto settembre prossimo, sarà applicabile altresì a quelli di: burro, castagne, formaggio, latte condensato, legumi, pollame.

Stazione di Vicenza. — Leggesi nel *Giorn. della prov. di Vicenza*, del 16:

Ci consta che le opere in muratura per la Stazione di Vicenza sono state deliberate alla ditta Casalini-Fortunato.

Per la parte in ferro è ancora indecisa la delibera, due delle migliori offerte essendo a prezzo eguale. Auguriamo sollecita la esecuzione dei lavori.

Tramway Vicenza-Valdagno. — Il Consiglio provinciale di Vicenza, nella seduta del 20 corr., sui ritardi frapposti dalla Società inglese per la costruzione di questo *tramway*, dopo lunga discussione, approvava il seguente ordine del giorno proposto dal cons. Rossi, ed accettato dalla Deputazione:

« Il Consiglio, udite le informazioni della Deputazione provinciale, si riserva di deliberare dopo il collaudo, e sulla osservanza delle guarentigie del contratto e sul concorso della Provincia. »

Tramways di Milano. — La Commissione municipale di Milano, incaricata di studiare e riferire sul progetto di estendere i *tramways* alle arterie principali della città, si è adunata sabato scorso, presieduta dall'assessore nobile Luigi Cusani. Fu adottata in massima l'introduzione dei *tramways* e la loro ramificazione ai punti centrali della città.

Ora si stanno determinando le linee principali, che dovranno essere compiute per il 1° aprile 1881.

Tre sono le linee finora determinate. La prima, dalla Piazza del Duomo a Porta Venezia — la seconda, dalla Piazza del Duomo alla Barriera Principe Umberto — la terza dalla Stazione della Ferrovia Erba alle vie Cusani, Orso, Monte di Pietà, Croce Rossa e Monte Napoleone.

Fu pure in massima adottato il progetto di costruzione di una linea di *tramways* lungo tutta la circonvallazione.

Tre Società aspirerebbero all'appalto per la costruzione o l'esercizio di queste linee: la Società Anonima degli Omnibus — una Società di capitalisti svizzeri — e la Banca Generale.

Tramway di Firenze. — La *Nazione*, del 18, scrive:

La Società dei *tramways* di Firenze sta adesso alacremente lavorando alla linea concessale dalla Deputazione provinciale fra Sesto e le Panche; e tale è l'attività con la

quale si proseguono i lavori, che ai primi dell' entrante mese quella linea sarà aperta al pubblico. La stessa Società fra breve porrà pure mano ai lavori per la linea di Poggio a Caiano, e per quella che mena alla Beata a Signa, tanto che nell'entrante inverno il *tramway* a vapore percorrerà quelle urbetose e tanto industriali campagne.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Da una lettera da Marsala al *Piccolo* di Napoli togliamo i seguenti particolari, in aggiunta alla notizia dataci dal nostro corrispondente di Roma nel numero precedente.

Il 10 corr. fu inaugurato, con intervento delle Autorità politiche e delle rappresentanze provinciali e comunali, il tronco ferroviario Trapani-Marsala-Castelvetrano, della linea Palermo-Trapani.

L' entusiasmo di quelle popolazioni fu indescrivibile, e l'affluenza dei viaggiatori straordinaria. Malgrado questa, il servizio dei treni riuscì inappuntabile, mercè i provvedimenti presi e dal sig. cav. Seefelder, Direttore dell'esercizio di quel tronco, e dal sig. Renne, ispettore generale del movimento della Ferrovia sicula-occidentale.

Le vetture della nuova ferrovia, eseguite dagli Stabilimenti di Pietrarsa e Granili, furono trovate molto più comode ed eleganti di quelle delle altre ferrovie italiane. Queste vetture, ideate dal comm. Cottrau amministratore delegato della Società ferroviaria sicula-occidentale, sono a corridoio longitudinale, in modo da permettere ai viaggiatori di cambiare compartimento anche col treno in marcia, ed hanno dei terrazini coperti alle due estremità; inoltre tutti indistintamente i compartimenti di 1ª e 2ª classe hanno delle latrine e dei lavabo.

Con l'apertura al pubblico servizio di questo nuovo tronco, la Società della ferrovia sicula-occidentale trovasi aver già aperto all'esercizio circa 120 chilometri della sua linea.

Per ora non è stato ancora attivato il servizio merci, nè sul tronco Trapani-Castelvetrano, nè sul tronco Palermo-Partinico, ma fra pochi giorni anche questo servizio funzionerà regolarmente.

Dagli introiti sinora verificatasi su quei tronchi pel solo servizio viaggiatori, e con orario limitato per ora a due soli treni al giorno in ogni senso, risulterebbe già un movimento medio annuo di oltre 8000 lire al chilometro, locchè è assai soddifacente. — Il tronco Partinico-Castelvetrano, di 78 chilometri, sarà aperto al pubblico servizio entro il corrente anno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 15:

Il 28 giugno testè decorso, anche la galleria d'asse del tunnel dell'Axenberg, della lunghezza di m. 1100, è stata forata. Secondo l'*Urn. Ztg.*, nel corso del corrente mese tutti gli altri tunnel posti fra Brunner e Fiora saranno forati, specialmente i tunnels di Gutsch, presso Brunner, di Hochfluh e di Oelberg-Sdhieferneck, quest'ultimo di 1930 m., il secondo dei tunnels della ferrovia del Gottardo per lunghezza. Attualmente, sul versante nord del Gottardo rimangono ancora 6 tunnels, sopra 26, da forarsi; il tunnel di Rinderfluh, presso Arth, il tunnel a spirale al Pfaffensprung (1460 metri), quello presso Wattingen (1090 metri) e quello al Leggistein (1095 metri); finalmente i piccoli tunnel presso Wassen e del Rohrbach.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di giugno fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 16,400 (nel mese corrispondente del 1879 14,117), introito fr 19,700 (fr. 17,129.90); merce trasportata tonn. 6490 (tonn. 3042), introito fr. 21,200 (fr 12,873.80). Introito complessivo fr. 40,900 (fr. 30,003.70), ossia fr. 997.56 (fr. 731.80) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 14,800 (1879: 14,602), introito fr. 13,100 (fr. 11,821.70); merce trasportata tonn. 1590 (tonn. 1674), introito fr. 4800 (fr. 3849.65). Introito complessivo fr. 17,900 (fr. 15,671.35), ossia fr. 688.46 (fr. 602.74) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 31,200 (1879: 28,719), introito fr. 32,800 (fr. 28,951.60); merce trasportata tonn. 8080 (tonn. 4716), introito fr. 26,000 (fr. 16,723.45). Introito complessivo fr. 58,800 (fr. 45,675.05), ossia fr. 877.61 (fr. 681.72) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — È pubblicato un decreto del Presidente della Repubblica, in data del 20 maggio scorso, per il quale il Ministro dei lavori pubblici potrà autorizzare, a titolo di esperimento, pel servizio dei viaggiatori, la messa in circolazione di vetture a vapore portanti con sè il proprio motore, e di locomotive-tenders di poco peso, trainanti una o più vetture, senza intromissione di furgoni.

Il personale degli agenti che accompagnano i viaggiatori potrà, nel caso di una sola vettura, essere ridotto ad un macchinista e ad un conduttore guarda-freno.

Le misure di precauzione da osservarsi nella corsa e nelle Stazioni, i limiti di velocità da non oltrepassare, saranno regolati con decreti ministeriali.

— La Compagnia delle Ferrovie del Mezzodì ha inaugurato sulla linea da Bordeaux a Cette dei nuovi vagoni, che costituiscono un vero perfezionamento.

Il treno celere notturno è composto di vagoni di 1ª classe del tutto nuovi, molto più grandi delle vetture del materiale ordinario, e costrutti in condizioni affatto nuove di comodità e di eleganza.

Ciascuna vettura consta di 4 compartimenti spaziosi, elevati, provveduti di completo soffitto, di grandi specchi e di bronzi nickelati. Due lampade a riflettore permettono di leggere o studiare comodamente tutta la notte, e di utilizzare così, lavorando, le ore che si devono consumare in viaggio.

Le vetture sono sospese, in modo da non far sentire alcuna scossa; sono inoltre munite di apparecchi speciali pel riscaldamento nell'inverno, mediante il vapore ch'esce dalla locomotiva.

Dei furgoni con freni speciali sono attaccati alle vetture, e completano codesto treno celere, che può sostenere il confronto colle vetture finora invidiate alle nazioni estere.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Si scrive da Tunisi, 14, all'*Avvenire di Sardegna*:

Oggi, il cav. Ravasini, a nome della Società Rubattino, ha cominciato a ricevere la consegna della ferrovia Goletta-Tunisi. Tutto procede regolarmente e dignitosamente, d'accordo col direttore, sig. Williamson. — La colonia italiana prepara due indirizzi di ringraziamento: uno al ministro Cairoli e l'altro al comm. Rubattino.

Ferrovie rumene. — Il *Times* ha da Bucarest, 11:

L'agente della ferrovia progettata per la Rumenia, e che dovrà attraversare il Danubio a Nicopoli ed i Balcani nella vicinanza di Schipka, ha stabilito le basi di un accordo provvisorio col Governo; egli si è recato a Sofia per aprire i negoziati colla Bulgaria. Se riusciranno là le trattative, presenterà ai Principati il programma definitivo per la costruzione della linea.

Ferrovie russe. — La Compagnia della strada ferrata di Novgorod ha introdotto dei vagoni di *quarta* classe, nei quali i posti costano quasi la metà meno di quelli della terza classe. E un'innovazione che a poco a poco sarà imitata dalle altre linee, e che senza dubbio aumenterà di molto i prodotti delle strade ferrate. Questa notizia è stata accolta con gran gioia dalla classe che dispone di mezzi limitati, e che era impedita perciò di fare dei viaggi.

Disastro in America. — Un dispaccio da Filadelfia, del 15 corrente, annunzia che la mattina innanzi un convoglio, che trasportava degli operaj italiani sulla strada ferrata Long Islands, passò sotto ad una biga presso a Rockaway. Appunto mentre passava il convoglio, venne in bando un grosso straglio, che cadde sul convoglio, e portò via tutti i 27 lavoranti. Diciasette furono feriti, parecchi dei quali con esito fatale.

Notizie Diverse

Monumento nazionale a Vittorio Emanuele in Roma. — Ecco il testo del progetto di legge approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 14 corr., secondo le modificazioni proposte dalla Commissione:

Art. 1. In esecuzione della legge 16 maggio 1878, sarà eretto in Roma un monumento onorario a Vittorio Emanuele II, primo Re d'Italia.

Art. 2. Sarà, pel fine indicato nell'articolo precedente, aperto un concorso mondiale, mediante un manifesto da inserirsi nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* dentro due mesi dalla promulgazione della presente legge.

Art. 3. Per la presentazione dei progetti è assegnato ai concorrenti il termine di un anno, computabile dalla data del manifesto.

Art. 4. Tre premii, uno di L 50,000, uno di L. 30,000 e uno di L. 20,000, da prelevarsi sul fondo di cui all'articolo 6, saranno rispettivamente, e per ordine di merito, aggiudicati ai tre migliori progetti.

I progetti premiati diventano proprietà dello Stato.

Art. 5. Il conferimento del premio non vincola lo Stato, dirimpetto ai concorrenti, per ciò che riguarda la scelta del progetto da eseguirsi: nè l'autore del progetto scelto potrà pretendere che l'esecuzione ne venga ad esso affidata di preferenza ad ogni altro.

Art. 6. Il concorso dello Stato alla spesa, in aggiunta alle offerte di cui all'art. 3 della legge 26 maggio 1878, è fissato nella somma di 8 milioni.

La spesa sarà iscritta nel bilancio del Ministero dell'interno in un capitolo speciale. La somma da iscriversi sotto questo capitolo sarà d'anno in anno determinata in corrispondenza dell'avanzamento dell'opera.

Art. 7. Una Commissione, nominata per Decreto Regio, provvederà alla pubblicazione del manifesto di concorso, nel quale si determineranno le norme per il conferimento dei premii, per la scelta del progetto da eseguirsi, la raccolta delle offerte e la sorveglianza alla buona e pronta esecuzione dell'opera. —

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ebbe voti favorevoli 226, contrarii 29.

Esso venne pure approvato dal Senato nella seduta di ieri.

Lavori di sistemazione di porti. — Il Senato del Regno, nella seduta del 17 corr., prese a discutere il progetto per le spese straordinarie di sistemazione di alcuni porti, che abbiamo già riferito allorchè venne approvato dalla Camera.

Brioschi (relatore) chiede perchè il cominciamento dei lavori in taluni porti si voglia tanto ritardare, e prega il Ministero a sollecitare la nuova classificazione dei porti.

Baccarini (ministro) dice che il ritardo del cominciamento dei lavori in taluni porti dipende dalle convenienze finanziarie, e promette di presentare in novembre una nuova classificazione dei porti del regno.

Il progetto è quindi approvato; ed allo scrutinio segreto ottiene voti fav. 65, contr. 8.

Corpo R. delle Miniere. — La *Gazz. Uff.* del 16 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° mese stesso, controfirmato dai ministri Miceli e Villa:

Art. 1. Al quadro del personale del Corpo R. delle Miniere approvato col Regio Decreto del 15 ottobre 1876, n. 3444 (serie 4ª), sono aggiunti 6 posti d'ingegnere di 3ª classe, collo stipendio individuale di L. 2400, pei lavori della carta geologica del Regno.

Art. 2. Agli stipendii relativi si farà fronte coi fondi stanziati al capitolo 38 dei bilanci del Ministero di agricoltura, industria e commercio del corrente anno, e con quelli corrispondenti degli anni successivi.

Misure e pesi. — Il Comitato internazionale dei pesi e misure di Parigi, dietro iniziativa del Governo della Confederazione Svizzera, deliberava nella sua adunanza del 2 ottobre 1879 di adottare per le proprie pubblicazioni e pel proprio uso ufficiale una serie di segni abbreviati per la indicazione delle misure e dei pesi del sistema metrico decimale, invitando i Governi firmatari della Convenzione del 20 maggio 1875 a diffondere l'uso di detti segni nei rispettivi paesi.

Il Governo del Re, in armonia cogl' impegni presi coll'anzidetta Convenzione, e nell' interesse della scienza e del commercio, ha deliberato di assecondare l'invito del Comitato

A quest'uopo, fu inviata dal Ministro del commercio una lettera circolare, perchè da qui innanzi si faccia uso dei segni convenuti e si dia opera a diffonderne l' uso presso il pubblico.

Le abbreviazioni sono le seguenti:

Misure di lunghezza: Kilometro, Km. — Metro, m. — Decimetro, dm. — Centimetro, cm. — Millimetro, mm. — *Misure di superficie*: Kilometro quadrato, Km.^{2} — Ettare, ha — Ara, a. — Metro quadrato, m.^{2} — Decim. quad., dm.^{2} — Cent. quad., cm.^{2} — Millim. quad., mm.^{2} — *Misure di volume*: Metro cubo, m.^{3} — Stero, s. — Decim. cubo, dm.^{3} — Cent. cubo, cm.^{3} — Millim. cubo, mm.^{3} — *Misure di capacità*: Ettolitro, hl. — Decalitro, dal — Litro, l. — Decilitro, dl. — Centilitro, cl.

Pesi: Tonnellate, t. — Quint. metrico, q.

Kilogramma, Kg. — Gramma, g. — Decigramma, dg. — Centigramma, cg. — Milligramma, mg.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 10 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 13 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società in accomandita, sedente in Palermo, col titolo di *Piroscafi postali di Ignazio e Vincenzo Florio e Compagni*, e col capitale di 16,000,000 di lire, diviso in 32,000 azioni da L. 500 ciascuna.

Società di navigazione a vapore. — Leggesi nel *Corr. Mercant.* di Genova:

In questi giorni, la Società per la navigazione a vapore R. Rubattino e C. di questa città si tramutò da Società per carature, com'era, in Società anonima per azioni.

Sabato, 10 corrente, nello studio dell'avvocato Orsini, si addivenne all'atto formale di prolungamento dell'attuale Società R. Rubattino e C. fino all'anno 1911, ed in pari tempo si stipulò l'istrumento della sua trasformazione in Società anonima per azioni al portatore.

Il capitale sociale fu portato a 20 milioni di lire, costituito da 40 mila Azioni di L. 500 cadauna.

La Società conserva lo stesso titolo, e mantiene gli stessi gerenti nelle persone dei signori comm. R. Rubattino e cav. Rodolfo Hofer.

Il detto capitale sociale venne tutto sottoscritto, e cioè: per un quarto, 10 mila Azioni, dalla Gerenza della Società, e cioè dai signori Rubattino ed Hofer; e per gli altri tre quarti, pari a 80 mila Azioni, 15 mila vennero assunte da Stabilimenti e banchieri della piazza di Milano, e cioè dalla Banca di Credito Italiano, dalla Banca Generale, dai signori G. Crespi e C, A. Villa, Burocco e Casanova, T. Pozzi ed altri; il rimanente venne sottoscritto dalla Società di Credito Mobiliare Italiano, dalla Banca di Genova, con diversi banchieri di questa piazza, dal sig. U. Geisser di Torino, Zaccaria di Pisa, ed infine da alcuni banchieri di Ginevra e Neuchâtel.

Le dette Azioni rimangono però tutte in Sindacato, e la residenza di tale Sindacato è stabilita in Milano.

Nell'Assemblea degli azionisti sottoscrittori, tenuta a Genova lo stesso giorno, venne nominato un Comitato di sorveglianza, composto dei seguenti azionisti fondatori: Signori dottor Carlo Cagnola, comm. Giuseppe Balduino, Gaetano Vimercati, Luigi Argento, Delle Piane, commendatore U. Geisser, cav. G. Bombrini.

Onorificenze. — Con Decreto Reale del 13 giugno p. p., su proposta del Ministro dei lavori pubblici, vennero nominati nell'Ordine della Corona d'Italia i seguenti funzionarii delle Ferrovie dell'Alta Italia:

Ufficiali — Poli cav. Oscar, e Fabani cav. Pietro.

Cavalieri — Bazzi Giuseppe, Bermani Cesare, Bianchi Ecilio, Bobbio Giulio Cesare, Bonacossa Ercole, Brughera Achille, Carnelutti Giuseppe, D'Adda conte Antonio, Duci

Giov. Battista, Fuà Benedetto, Fusarini Aurelio, Magnani Giovanni, Massagli Serafino, Medici Giuseppe, Melisurgo Nicola, Mennyei Francesco, Molinari Leopoldo, Norsa Filippo, Oliva Giuseppe, Ottolenghi Vittorio, Perucca Bartolomeo, Richard Lodovico, Sclavo Eugenio, Tarozzi Angelo.

Vennero pure nominati nello stesso Ordine i seguenti funzionarii delle Ferrovie Romane:

Cavalieri — Barsanti Ettore, Costa Giuseppe, Genocchi Enrico, Orefice Ermanno, Tognini cav. Antonio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, gli affari della scorsa settimana procedettero con poca attività, e poca fu l'importanza delle operazioni fatte. Le Azioni della Società delle Meridionali, giunte a 460, declinarono fino a 450. Si riebbero in seguito, e salirono a 455, poi a 458.50; ma in chiusura ricaddero a 455. Le Obbligazioni relotive si tennero meglio, e da 295.25 toccarono il 295.75. Invariati i Boni a 509.50.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, stazionarie a 305.50; le altre, della serie B, da 301.50 si elevarono a 302. Le nuove, da 292 raggiunsero per ultimo il 292.25.

Le Meridionali austriache, note sotto il nome d'Alta Italia, rimasero fredde sul 288.25 al 287; le Pontebbane quotate a 460 e 460.50; le Palermo-Trapani a 327 e 325.75; le Azioni Ferrovie Romane a 165.

A Parigi, le Lombarde negoziate con poca fortuna a 177 e 178; le Obbligazioni relative a 260 e 261; le Vittorio Emanuele a 280 e 282; le Azioni Ferrovie Romane a 149; le Obbligazioni a 335.

CONVOCAZIONI

Società edificatrice di case per la classe povera e laboriosa — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 25 corr. in Roma, per la presentazione del resoconto del Consiglio d'amministrazione pel 1879, e del rapporto di sindacazione sul bilancio del 1879, per la rielezione di consiglieri usconti, e per la nomina di sindacatori per il 1880.

Società dell'illuminazione a gas di Civitavecchia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corr. in Civitavecchia (via della Vite, 11), per udire la relazione dei sindacatori del 1877 e 1878, per la presentazione del bilancio 1879, e per la nomina dei sindacatori di questo bilancio, e di due amministratori.

Società per la Ferrovia d'Ivrea — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corr. in Torino (via Bogino, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, e quella del Comitato di revisione dei conti, per la elezione di 3 membri del Consiglio d'amministrazione in luogo degli usconti, e per la estrazione a sorte dei numeri delle 36 Azioni da ammortizzarsi col 1° gennaio 1881.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Dal 3 agosto p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo dell'ultimo semestre scorso in L. 50 par azione.

Avvisi d'Asta

Il 27 corr., presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliazione e sistemazione della fortezza di Exilles, per l'importo di lire 328,000. Lavori da eseguire nel periodo di giorni 350. Deposito cauzionale L. 35,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ferentino (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori al pubblico Cimitero per il presunto importo di L. 70,231.01. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7023.10, oltre L. 1000 per le spese contrattuali.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quadriennale manutenzione dei canali Alveo Maggiore e suoi controfossi, Pioppi, Confluente di Ponte Pozzo e Diversivo delle Clivo nella bonifica del Vallo di Diano, in diminuzione dell'anerni canone di L. 11,234.47, così ridotto pel ribasso già offuten Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1884. Deposito te-.o rinale L. 300; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto del pulimento ed espurgo del regio Canale di Sarno, dal 2° semestre 1880 al 1° semestre 1883 incluso, sul complessivo importo di L. 42,000, ribassato di L. 4.25 p. 0/0 nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione compartimentale dei telegrafi in Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 1300 pali di castagno selvatico all'anno per il periodo di anni 5 dal 1881 al 1885 inclusivo, per la complessiva somma di L. 53,300. La consegna dovrà farsi entro l'aprile d'ogni anno ad una Stazione delle ferrovie lungo il litorale Jonio. Deposito interinale L. 1000 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del prezeo di delibera.

— Il 30 detto mese, presso il Comando del Genio militare in Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle opere componenti la fortezza di Rocca d'Anfo, per il presunto importo di L. 690,000. Lavori da eseguire entro 700 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 69,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà una 2° asta (deserta la 1°), per l'appalto della costruzione dell'argine sinistro, rialzamento dell'argine destro e del diaframma ecc. nel tratto fra la via della Badiola e le Bocchette Ximenes, per la presunta somma di L. 77,686. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte metallico sul fiume Mesima, lungo la strada Monteleone-Metramo, per il presunto importo di L. 263,152. Deposito lire 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione del ponte metallico sul Marapetamo, lungo la strada suddetta, per il presunto importo di L. 140,786. Deposito L. 6000.

— Il 1° agosto p. v., presso il Municipio d'Orte, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del pubblico Cimitero, pel presunto importo di L. 19,753.46. Deposito interinale lire 600; cauzione definitiva L. 1800 in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà una 2° asta (deserta la 1°), per l'appalto dei lavori di consolidamento della Caserma della Traspontina in Roma, per l'ammontare di L. 40,000. Deposito cauzionale lire 4000 in contanti o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso il Municipio di Varallo (prov. di Novara), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della prima tratta della strada consortile obbligatoria Mollia-Alagna-Sesia, della lunghezza di m. 4663.50, in diminuzione dell'importo di L. 39,692.42, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliazione e sistemazione della fortezza di Fenestrelle, per l'importo di L. 447,000. Lavori da eseguire entro 350 giorni. Deposito cauzionale L. 45,000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di Sevo Bianco.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'acquisto di chilogrammi 70,000 Sevo Bianco, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato, contenente le condizioni in base alle quali dovrà esser fatta questa provvista, è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella N. 7, e nei Magazzini di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, ROMA e NAPOLI.

Le offerte potranno esser fatte tanto per l'intera quantità indicata di sopra, quanto parzialmente per quantità non inferiore però a 5000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, ben suggellate, alla Direzione generale suddetta avanti le ore 2 pomeridiane del giorno 26 corr. e dovranno essere accompagnate dal campione di almeno chilogrammi 5, marcato con una cifra che dovrà essere ripetuta nell'offerta.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura di Sevo Bianco.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa sociale della Società un deposito di L. 25, in contanti o in Cartelle del Debito pubblico al corso del giorno, per ogni mille chilogrammi di Sevo pei quali intende concorrere.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

Firenze, 12 *luglio* 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro		Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo . *metri*	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello »	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene »	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata »	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola »	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro »	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo »	60.10	» di Torino.
» sul Gogna »	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano »	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira »	32.61	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso »	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro »	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo »	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna »	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze) »	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo »	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale »	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo »	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna »	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio »	251.10	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano »	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a *Po* di Goro »	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia »	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello »	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicatti-Favarotta »	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo »	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto »	32.951	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica »	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini »	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicatti	Id. Id.
» » » di Caldaro	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro		Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore . *metri*	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c. »	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia »	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine) »	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle »	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore »	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata »	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi »	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere »	1254	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta »	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco »	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise »	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri »	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane »	1221	» di Domodossola.
» di Cisterna »	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 28 Luglio 1880 N° 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali, e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l' ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE ECONOMICHE
E TRAMVIE

(Continuazione — V. N. 28).

Legislazione in Francia sulle tramvie. — In Francia non esiste ancora una legge sulle tramvie, e la materia è finora regolata da un Capitolato-tipo, che ne stabilisce le condizioni di costruzione ed esercizio. La massima adottata per la concessione è, che il diritto di accordarla è riservato allo Stato, e che questo entra in possesso delle linee allo spirar del termine, qualunque sia la natura delle strade occupate, cioè *nazionali, dipartimentali, comunali o vicinali.* La concessione però viene data preferibilmente dallo Stato alle Città, salvo a queste il diritto di retrocessione a Società private.

Col Capitolato annesso alla concessione devesi limitare per ogni volta la durata della medesima, che finora raggiunse il massimo di anni 60, il tempo in cui devono le linee essere completamente aperte all'esercizio, e la lunghezza parziale che ogni anno deve essere posta in esercizio; e devesi imporre l'obbligo di presentare i progetti di massima all'Amministrazione centrale e gli esecutivi al Prefetto.

Il Capitolato stesso prescrive ancora:

Che le rotaie siano incassate a livello esatto sul suolo stradale, e che i lavori si eseguiscano sotto il controllo degli ingegneri dello Stato;

Che i binarii siano sempre mantenuti in buono stato, conservando esattamente il calibro, e sia compresa nella manutenzione una zona stradale di 0.35, oltre la linea di ciascuna rotaia esterna; e che i concessionarii debbano sempre curare per un anno la manutenzione di quei tratti di strada, stati occupati dall'Impresa solo temporariamente e demoliti per lavori che i concessionarii abbiano dovuto fare, e così pure di tutte le opere sotterranee (chiaviche, condotti di acqua, tubi di gas, ecc.).

La manutenzione e riparazione delle tramvie e dipendenze, del materiale mobile, e il servizio d'esercizio saranno sottoposti alla sorveglianza dell'Amministrazione, essendo le spese relative alla sorveglianza stessa a carico dei concessionarii.

Allo spirare della concessione, come si disse, lo Stato entra in possesso delle linee, ed il concessionario ha l'obbligo di consegnarle in buono stato di manutenzione, senza diritto ad alcuna indennità. Quanto agli altri oggetti mobili ed immobili serventi all'esercizio, potrà lo Stato ricomprarli a prezzo di perizia, ma senza averne l'obbligo; ed in caso che il Governo decidesse che le linee, in tutto o in parte, vengano soppresse, le rotaie verranno tolte, e la strada rimessa allo stato primitivo, a spese del concessionario e senza diritto ad indennità di sorta.

Se il concessionario non compie la costruzione delle linee nel termine fissato, o non adempia gli obblighi impostigli dal Capitolato, incorre nella decadenza, e l'Amministrazione decide se la via deve essere mantenuta o soppressa.

In caso di interruzione dell'esercizio, per lavori in qualche tratto della tramvia o della strada da essa occupata, il concessionario deve provvedere al provvisorio servizio od a ripristinare il servizio normale, incorrendo dopo sei mesi nella decadenza, salvo nei casi di forza maggiore.

Il Capitolato stabilisce ancora le condizioni e le tariffe dei trasporti, coll'obligo al concessionario di trasportare a metà prezzo i soldati e sott'ufficiali in uniforme, e gratuitamente gli ingegneri del Governo, incaricati della sorveglianza della tramvia.

Il Governo si riserva il diritto di autorizzare ogni altra impresa di trasporti usante della via ordinaria e di accordare nuove concessioni di linee, che si diramino da quelle dei concessionarii, o sieno in prolungamento delle medesime. Si riserva anche il diritto di autorizzare ogni altra impresa di trasporti sulle linee del concessionario, salvo il pagamento al medesimo di un diritto di circolazione, determinato dall'Autorità e compreso fra un terzo ed una metà delle tariffe.

Come tutte le concessioni fatte sul dominio pubblico, anche quella delle tramvie è revocabile in ogni tempo, in tutto o in parte, e senza indennità, anche prima del termine fissato.

Siccome poi è invalso in Francia il sistema di concedere le linee alle Città, così al Capitolato suesposto è unito il contratto di retrocessione a Società o privati, nel quale si stabilisce il canone annuo che i retrocessionarii pagano alla Città e la cauzione da versarsi nelle Casse comunali a garanzia degli impegni, sia in contanti, sia in rendita dello Stato.

Una porzione della cauzione viene restituita dopo il collaudo dei lavori, e la rimanente porzione si ritiene per tutta la durata dell'esercizio.

Speciali disposizioni regolano infine la costituzione delle Società concessionarie, il modo d'emissione delle Azioni e delle Obbligazioni, ecc.

Tali sono le norme vigenti attualmente in Francia per la concessione, costruzione ed esercizio delle tramvie.

Fino dal 1877 però, i deputati Aeloque e Ricot compilarono un progetto di legge su questa materia, che fu approvato da una Commissione della Camera dei deputati, ma che non venne mai discusso in Parlamento. In tale progetto era stata posta ogni cura per affermare ed allargare i poteri dei Consigli generali e di sottrarli ad ogni tutela governativa. Esso fu vivamente criticato dal Challot, che studiò un contro-progetto, secondo il quale le concessioni si sarebbero dovute accordare: dal Governo, mediante decreto deliberato in Consiglio di Stato, quando le linee sono strade nazionali, o toccano il territorio di più dipartimenti, od infine godano di una sovvenzione governativa; dal Prefetto, in nome del Dipartimento, quando si mantengono totalmente od in modo principale sulle strade dipartimentali o comunali d'uno stesso dipartimento. Vi sarebbe sempre prescritto che fossero sentiti i Comuni interessati; ma ai Comuni mai non spetterebbe la concessione delle tramvie.

Il ministro C. De Freycinet poi, in data 29 aprile 1878, presentò al Senato un *nuovo* progetto di legge, informato a principii più liberali, specialmente per ciò che riguarda le concessioni. Il progetto contempla il caso generale *di strade ferrate stabilite sopra vie pubbliche (voies ferrées établies sur les voies publiques)*, e sancisce il principio che si possano stabilire vie ferrate a trazione animale o meccanica sulle strade pubbliche *nazionali*, *dipartimentali* o *comunali*. La concessione è accordata dallo *Stato*, quando la linea si estende sul territorio di più dipartimenti, e quando sia stabilita, in tutto od in parte, su una strada nazionale: in questo secondo caso, la concessione può essere fatta alla Città ed ai Dipartimenti interessati, con facoltà di trasmissione. La concessione è accordata dal *Consiglio generale*, in nome del Dipartimento, quando la ferrovia è stabilita su strade dipartimentali, o si estende sul territorio di più Comuni. La concessione infine è accordata dai *Comuni*, quando cade sul territorio d'un solo Comune e su vie comunali.

Nessuna concessione può esser fatta se non dopo una richiesta, nella quale si devono interpellare i Consigli generali dei dipartimenti ed i Consigli comunali interessati. In ogni caso, l'utilità pubblica deve essere riconosciuta, e l'esecuzione dichiarata per decreto deliberato in Consiglio di Stato, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, sentito il collega dell'interno. I progetti definitivi sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici per le concessioni governative; e dal Prefetto, sentito l'ingegnere capo del Genio civile (*Pont et Chaussées*) del dipartimento, in ogni altro caso. Gli atti di concessione fissano le tariffe massime di trasporto, che il concessionario ha diritto di riscuotere per tutta la durata della concessione; ed in tal limite massimo devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici, quando si tratta di concessione governativa, altrimenti dal Prefetto. È fatto obbligo al concessionario di mantenere in buono stato la parte di strada tra le rotaie, oltre una zona ai due lati, la cui larghezza è determinata nell'atto di concessione.

L'Autorità concedente ha sempre il diritto: del riscatto della concessione, alle condizioni che saranno stabilite dal Capitolato d'oneri; d'autorizzare altre linee, che si diramino o si raccordino alle concesse; di accordare a queste nuove concessioni, mediante il pagamento dei diritti di pedaggio stabiliti nel Capitolato di concessione, la facoltà di far circolare le loro vetture sulle linee concesse, ecc. La durata della concessione non può superare i 50 anni; il Capitolato d'oneri determina i casi di *decadenza*, la quale è pronunciata sempre dal Ministro dei lavori pubblici. Il concessionario non può trasferire ad altri la concessione, senza autorizzazione dell'Autorità concedente.

Nel progetto Freycinet sono anche determinati i sussidii che lo Stato può in alcuni casi accordare alle Imprese concessionarie di ferrovie, che utilizzano il suolo delle strade ordinarie. In esso è stabilito che, quando una via ferrata a trazione di locomotive, destinata al trasporto di passeggieri e di merci, è posta sul territorio di più Comuni, lo Stato può, in caso d'insufficienza del prodotto lordo per coprire le spese d'esercizio e l'interesse del 5 per cento sul capitale d'impianto, accordare una sovvenzione, sotto la condizione che un'altra sovvenzione, almeno eguale, sia pagata dal Dipartimento interessato, con o senza il concorso dei Comuni. La sovvenzione governativa non può essere accordata che nei limiti fissati per ogni anno dalla legge di bilancio, non può superare le 1000 lire all'anno per chilometro, e cessa, al più tardi, dopo *venti anni*; ed in ogni caso, quando il prodotto lordo della linea raggiunga 6000 lire a chilometro per le linee che possono ricevere i veicoli delle grandi reti, e 5000 lire per le altre. Nel caso in cui il prodotto lordo di una linea, per la quale fu pagata una sovvenzione governativa, diventa sufficiente a coprire, oltre alle spese di esercizio, l'interesse del 6 per cento sul capitale d'impianto previsto dall'atto di concessione, la metà dell'eccedenza del prodotto lordo spetta allo Stato, ai Dipartimenti ed ai Comuni in proporzione del concorso alla sovvenzione pagata, e ciò fino a completo rimborso senza interessi. Solo le linee che godono di una sovvenzione od una garanzia d'interesse dal Tesoro pubblico, possono essere soggette verso lo Stato a servizii gratuiti o con riduzioni di prezzo.

È fatto obbligo ai concessionarii di presentare il resoconto annuale particolareggiato dell'esercizio delle linee concesse, per essere pubblicato, al Ministro ed al Prefetto del dipartimento. Speciali disposizioni sono contenute nel progetto di legge per l'emissione delle Obbligazioni ed Azioni delle Società, che si costituiranno per le concessioni delle ferrovie da collocarsi su strade ordinarie.

Finalmente nel progetto Freycinet è stabilito, che l'articolo 4 della legge 15 luglio 1845 sulla polizia delle strade ferrate, relativo alle chiusure e barriere, e gli articoli 5, 6, 7, 8, 9 e 10 relativi alle servitù imposte alle proprietà confinanti colle strade ferrate, non sono applicabili alle ferrovie poste sulle vie pubbliche. Però, nel caso d'esercizio con macchine da fuoco, l'Amministrazione, per misura di sicurezza pubblica, potrà far sopprimere le coperture di paglia, gli ammassi di materie combustibili esistenti in una zona di 10 metri a partire dalla rotaia esterna della ferrovia.

Il progetto Freycinet fu già esaminato dalla Commissione del Senato, ma non venne ancora discusso davanti al Parlamento.

Legislazione nel Belgio sulle tramvie. — Il Belgio fu il primo tra gli Stati d'Europa ad emanare una legge completa e razionale, fino dal 1875. Le tramvie furono colà introdotte nel 1856, ed in origine le concessioni erano accordate dai Consigli comunali e provinciali; ma, facendosi poi sentire il bisogno di meglio regolare la materia, il Governo presentò e le Camera approvarono la legge, che porta la data del 10 luglio 1865, completata poi dal regolamento 18 settembre dello stesso anno.

Secondo la legge belga, le concessioni sono accordate:

Dai *Consigli comunali*, su parere favorevole della Deputazione permanente del Consiglio provinciale, quando le linee domandate debbono estendersi sul territorio di un solo Comune, ed occupare esclusivamente strade comunali, ovvero principalmente queste ed accessoriamente le nazionali o provinciali;

Dalle *Deputazioni provinciali*, uditi i Consigli comunali interessati, quando si estendono sul territorio di più Comuni di una stessa provincia, od occupano esclusivamente o principalmente vie comunali;

Dai *Consigli provinciali*, uditi i Comuni interessati, quando, senza oltrepassare i limiti della provincia, le linee devono occupare esclusivamente o principalmente la viabilità provinciale,

Dal *Governo*, uditi i Comuni interessati, quando devono occupare esclusivamente o principalmente le strade nazionali, e quando si estendono sul territorio di più provincie, qualunque sia la natura delle strade occupate.

Le concessioni accordate dai Consigli comunali e provinciali e dalle Deputazioni devono essere sanzionate dal Re.

Ogni concessione deve essere preceduta da una inchiesta sulla utilità delle linee proposte, data per via d'asta pubblica e per un tempo non maggiore di cinquanta anni. L'asta si tiene sulla durata, la tassa di pedaggio e il canone annuo a carico dei concessionarii.

Il canone è devoluto allo Stato, alla Provincia, ai Comuni, secondo la natura della via occupata, o viene ripartito proporzionalmente alla lunghezza delle strade delle varie specie. Trattandosi di prolungare una linea o collegarne due esistenti, la concessione può essere data senza asta ai concessionarii delle linee stesse o ad uno di essi. Gli atti di concessione determinano i dritti e gli oneri dei concessionarii, e riservano all'Autorità concedente il diritto di concedere altre linee che si diramano o si raccordano alle già concesse, di acccordare ai nuovi concessionarii facoltà, mediante indennizzo, di far circolare i loro veicoli sulle linee esistenti; finalmente il diritto di riscattare le concessioni, e le condizioni del riscatto. Stabiliscono inoltre gli obblighi che il Governo credesse utile imporre nell'interesse dei pubblici servizii, come quello delle poste e dei telegrafi. L'Autorità concedente stabilisce con regolamento le condizioni d'esercizio, e tale regolamento deve essere approvato dal Governo.

Il Governo può promuovere la revoca della concessione, in seguito a gravi infrazioni alle condizioni stipulate con l'atto di concessione.

Le Società non possono cedere ad altri le loro linee senza autorizzazione del Governo; e sono considerate come cessioni, non solo le Convenzioni portanti alienazione della concessione, ma anche tutti gli atti coi quali una Società trasferisce, per appalto, con fusione o altrimenti, l'esercizio di tutte o parte delle linee concesse. In questo caso, il Governo con Decreto Reale può ordinare che le linee vengano esercitate dal Dipartimento dei lavori pubblici, salvo ai concessionarii il diritto di ricorrere ai tribunali per contestare il fatto che abbia dato luogo alla contravvenzione.

Col regolamento 10 settembre 1875 si prescrivono i documenti necessarii da unirsi alla domanda di concessione, cioè: relazione spiegativa, stima particolareggiata, tariffa dei diritti di pedaggio e prodotti probabili, progetto completo di Capitolato d'oneri, piano generale coi particolari di costruzione, e la lunghezza delle strade da occupare, e finalmente profilo longitudinale e sezioni trasversali in numero sufficiente.

L'Autorità cui spetta il dare o no la concessione, sottopone il progetto ad una istruttoria preventiva, e decide se è il caso di aprire un'inchiesta.

Le spese, sia dell'istruttoria, sia dell'inchiesta se ha luogo, sono a carico del petente.

(Continua).

SOCIETÀ ANONIMA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 10 *giugno* 1880.

(Continuazione e fine — Vedi n. 29).

Come fu notato per lo innanzi, i trasporti di *prodotti minerali* costituiti essenzialmente, come ben si sa, dagli zolfi della Sicilia, segnano continuo e rilevante incremento, il quale nel 1879 ascese al 29.72 0[0] dell'aumento sul totale dei trasporti di tali prodotti eseguiti nell'anno precedente.

Le spedizioni maggiori furono fatte dalle Stazioni di Caldare per tonn. 47,537; Assaro per tonn. 39,898; Villarosa per tonn. 24,745; Lercara per tonn. 20,536; Castrogiovanni per tonn. 19,431; Comitini per tonn. 19,365. — Gli arrivi principali si ebbero a Catania per tonn. 131,730, a Porto Empedocle per tonn. 77,048; a Palermo per tonnellate 13,513.

Palermo trovasi in decremento di 4,601 tonn. rispetto al 1878; laddove Porto Empedocle ha avuto il vantaggio di 23,000 tonn.

I *materiali da costruzione*, che tengono il secondo luogo nei trasporti della rete Calabro-Sicula, patirono nel 1879 una forte diminuzione, la quale si è verificata tutta a carico delle linee Calabresi, dove sono scemati i bisogni delle nuove costruzioni; nè valsero a compensarla gli aumenti avuti sulle linee Siciliane, dove le nuove costruzioni intraprese hanno dato a questa categoria di trasporti più largo alimento.

Tennero pertanto il primato nelle spedizioni di *pietre, tufi*, ecc. le Stazioni: di Bagheria con tonn. 13,780; di Catania con tonn. 12,979; di Giardini con tonn. 6,035. Vennero in seguito: Taranto con tonn. 6,499; Ficarazzelli con tonn. 3,065; Cerda con tonn. 3,429; Eboli con tonn. 2,256.

Ebbero i principali arrivi le Stazioni: di Palermo con tonn. 10,961; di Messina con tonn. 5,627; di Roccapalumba con tonn. 5,603; di Catania con tonn. 5,470; poi le Stazioni di Romagnano con tonn. 4,276; di Caldare con tonnellate 3,298; di Baragiano con tonn 2,036.

Nelle spedizioni di *cereali* meritano di essere segnalate: Roccapalumba, che spedì tonn. 9,950; Messina, tonn. 7,577; Romagnano, tonn. 3,955; Catania, tonn. 3,834; Acquaviva, tonn. 2,177; — negli arrivi: Palermo, che ebbe tonn. 10,571; Catania, tonn. 8,597; Termini, tonn. 6,674; Taranto (città) tonn. 5,515; Eboli (transito) tonn. 5,021; Giarre, tonn. 4,226; Messina, tonn. 2,150.

In generale, diminuirono le qualità di merci trasportate sulle linee Calabresi, crebbero sulle linee Siciliane; ma l'aumento delle distanze percorse, non che la qualità delle merci trasportate, soggette a più alte tariffe, ha compensato sulle Calabresi nel prodotto la scemata quantità.

La distanza media percorsa da ciascuna tonnellata di merce a tariffa ordinaria sull'intera rete Calabro-Sicula fu nel 1879 di . . . . Chil. 66:

nel 1878 invece era stata di . . . . . » 63

si è adunque avuto un maggior percorso di Chil. 3

che è quanto dire del 4.76 0[0].

Nei trasporti per conto dello Stato, la distanza media è riuscita nel 1879 di . . . . Chil. 74,

mentre nel 1878 era stata di . . . . . » 69

onde l'aumento di . . . . Chil. 7,

che equivale al 7.24 0[0].

Se guardisi poi al prodotto, esso fu per ciascuna tonnellata trasportata a tariffa ordinaria nel 1879 di L. 0.089;

nel 1878 di . . . . » 0.091:

si è quindi avuto la diminuzione di . . L. 0.002

ossia del 2.19 0[0].

Il prodotto medio dato dai trasporti per conto dello Stato fu per ciascuna tonnellata nel 1879 di L. 0.0060:

nel 1378 di . . . . » 0.0059,

col lieve aumento di . . . . L. 0.0001,

ossia dell'1.70 0[0].

Nei trasporti di bestiame si ebbero i risultamenti consegnati nella tabella qui appresso:

Distinzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V. 1878 Capi	Grande V. 1879 Capi	Piccola V. 1878 Capi	Piccola V. 1879 Capi	Totale 1878 Capi	Totale 1879 Capi
BESTIAME GROSSO	Spediz. ordin. a vagone comp.	16,411	13,537	9,317	16,144	25,728	29,681
	Spediz. ordin. per capo	1,473	1,874	542	963	2,015	2,837
	Totale . . .	17,884	15,411	9,859	17,107	27,743	32,518
	Spedizioni per conto dello Stato	691	994	»	»	691	994
BESTIAME PICCOLO	Spediz. ordin. a vagone comp.	21,332	17,077	15,811	14,949	37,143	32,026
	Spediz. ordin. per capo	269	629	353	324	622	953
	Totale . . .	21,601	17,706	16,164	15,273	37,765	32,979
	Totale generale .	40,176	34,111	26,023	32,380	66,199	66,491

Onde si deduce l'aumento del 17.86 0[0 sui trasporti del bestiame grosso, e la diminuzione del 12.67 0[0 sui trasporti del piccolo bestiame; nel complesso, se non vi ha che il vantaggio di 293 capi, vi ha però quello della sostituzione di oltre 500 grossi capi ai piccoli.

Rispetto al prodotto, trovasi che i trasporti di bestiame a grande velocità hanno dato nel 1879 . L. 55,998.59,
nel 1878 . . . . » 44,544.43,

onde l'aumento di . . . . L. 11,454.16

che equivale al 25.71 0[0; laddove i trasporti a piccola velocità hanno dato nel 1879 . . . . . L. 34,420 09;
nel 1878 . . . . » 25,123 02;

onde l'aumento di . . . . L. 9,297.07,

ossia del 37 0[0.

Quindi, non ostante il diminuito numero dei capi trasportati a grande velocità, le due categorie di trasporti hanno avuto un qualche incremento rispetto all'anno precedente, in grazia della cresciuta distanza media percorsa e del cresciuto numero dei grossi capi.

Dal 1° gennaio 1878 fu stabilito un servizio cumulativo fra la rete Calabrese e la rete Siciliana attraverso lo stretto di Messina; ma i risultamenti conseguiti nei due anni d'esercizio trascorsi da quella data furono così meschini, che non è prezzo dell'opera tenerne discorso.

VIII. — **Esercizio** *(Spese della rete Calabro-Sicula)*.

Le spese ordinarie d'esercizio della rete Calabro-Sicula ascesero nell'anno 1879 a
L. 8,809,080.73, e per chilometro a . . . . L. 7,629.68.
Erano salite nel 1878 a
» 8,738,883 31, e per chilometro a . . . . » 7,629.48;
quindi l'aumento di
L. 70,197.42 nella spesa totale, e di . . L. 0.20

nella spesa chilometrica.

Nel quadro seguente è riportata la ripartizione fra i diversi rami di servizio della spesa chilometrica e del treno-chilometro nei due esercizii passati.

DESIGNAZIONE DEI SERVIZII	SPESA chilometrica 1879	SPESA chilometrica 1878	SPESA del treno-chilom. 1879	SPESA del treno-chilom. 1878
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	205.08	194.29	0,074	0,075
Id. dell'Esercizio..........	559.70	518.30	0,203	0,200
Movimento e Traffico......	1,939.83	1,878.22	0,703	0,725
Trazione e Materiale.......	2,561.64	2,785.76	0,928	1,075
Mantenimento e Vigilanza	2,170.13	2,059.59	0,786	0,795
Spese gen. dei Magazzini.	193.30	193.32	0,070	0,075
Totale.....	7,629.68	7,629.48	2,764	2,945

Alle spese ordinarie dell'esercizio, rilevanti in complesso nel 1879, come si è detto, a . . . . L. 8,809,080.73
aggiungendo le spese straordinarie, che ascesero a . . . . » 6,047,671.40,

risulta la spesa totale d'esercizio in . L. 14,856,752.13,
Gli introiti raggiunsero appena . . » 8,708,832.81,

onde risulta l'eccedenza delle spese sui prodotti di . . . . L. 6,147,919.32.

Confrontando gl'introiti sopraiferiti di L. 8,708,832.81
colle sole spese ordinarie, che furono, come si è veduto, di . . . . » 8,809,080.73,

si ha pur sempre l'eccedenza di spese in L. 100,257.92.
Ma, quando questa eccedenza si confronti con quella riscontratasi nel 1878 per rispetto al 1877, che fu di ben . . » 1,012,216.43,

se ne deduce a vantaggio del 1879 la ragguardevole diminuzione di . . . . . L. 911,968 31,

la quale è da attribuire alle migliorate condizioni delle linee, ed alle spese di esercizio diminuite per rispetto all'aumentato traffico.

IX. — **Contenzioso.**

Nessuna lite nuova, che meriti particolare menzione, è sorta durante l'esercizio 1879, ed il numero delle liti ordinarie, per la maggior parte riflettenti l'esercizio, non superò quello assai ristretto degli anni precedenti.

Le liti vertenti col R. Governo, rimaste sospese per effetto della Convenzione di riscatto del 15 febbraio 1876, furono riprese; ma poco dopo, un'altra volta rinviate a tempo indeterminato, su richiesta del Ministero, alla quale il vostro Consiglio stimò di potere aderire.

La lite Gonzales, già pendente innanzi alla Corte di Lucca, è stata decisa coll'annullamento della sentenza arbitrale del 1872, che avrebbe obbligato l'Amministrazione a riprendere la causa sul merito. Allo scopo di evitare un nuovo giudizio lungo, assai dispendioso e di difficile attuazione per alcune questioni essenziali di fatto, si credette opportuno di devenire ad un nuovo compromesso, mediante il quale, tenute ferme le risultanze della passata procedura, venne commesso ad un nuovo Collegio arbitrale di decidere definitivamente ed inappellabilmente la controversia.

La lite invece coll'Impresa Genazzini pende tutt'ora insoluta, non avendo per anco la Corte di Cassazione di Torino pronunziato la sua sentenza sopra il nostro ricorso. Intanto l'Impresa ha avanzato proposte di componimento, di cui si stanno studiando gli elementi.

Sulle varie liti vertenti con la Società delle ferrovie Romane per la liquidazione dei conti di costruzione della Stazione centrale di Napoli, per le quali, come si disse nelle precedenti Relazioni, erano in corso trattative di amichevole componimento, nulla ancora venne deliberato, pendendo tuttavia le pratiche affidate a due liquidatori, nominati d'accordo dalle due Amministrazioni per decidere con voto consultivo sulle divergenze esistenti.

Le questioni che più specialmente riflettono l'esercizio, o furono vinte o transatte a condizioni vantaggiose. Fra le prime merita cenno una questione di principio, risoluta sul nostro ricorso dalla Cassazione di Napoli; cioè, che in caso di perdita di merci non assicurate, l'Amministrazione non è tenuta a pagare che il solo indennizzo fisso stabilito dalle tariffe, in ragione di qualità, peso e modo di spedizione.

X. — **Liquidazione generale.**

La liquidazione generale dell'anno 1878, compresi gli utili residuali degli esercizii precedenti, chiudevasi con un risultato attivo di . . . . L. 4,587,749.73

Da queste essendosi dedotta l' imposta di ricchezza mobile per l'anno 1877 sull'importo di tasse aggiunte ai redditi di

Da riportarsi L. 4,587,749.73

Riporto L. 4,587,749.73

ategorie B, pagata dalla Società in seguito a decisione della Commissione centrale per l'accertamento dei redditi di ricchezza mobile, in . . . . » 127,012.85,

la somma portata a conto nuovo dell'esercizio 1878 si ridusse a . . . . . L. 4,460,736.88.

Alla qual somma aggiungende:

Le sovvenzioni dello Stato:

per le linee Meridionali L. 22,304,575.90
per la linea Lombarda » 1,460,684.90
» 23,765,260.80

I prodotti netti dell'esercizio (1) . . » 6,486,983.17

Il compenso per l'esercizio delle Calabro-Sicule e quote ai Consiglieri . • » 413,360.73

L'interesse sul fondo di riserva statutario . . . . » 122,633.75

Diversi . . . . » 25,170.98

Le attività ascendono a . . . . L. 35,274,146.31.

Da queste deducendo:

Gli interessi e la quota d'ammortamento spettanti all'esercizio . L. 27,654,148.74
la tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali » 882,620.84
Le differenze di cambio » 1,414,124.97
Le spese di fondazione » 20,397.74
» 29,971,292.29.

Rimangono gli utili netti della liquidazione, in . . . . L. 5,302,854.02;

formati da utili dei bilanci precedenti, per . L. 4,460,736.88
da utili dell'anno 1879, per . . . . » 842,117.14.

Prelevando da quest'ultima somma:

il 6 0[0 alla riserva statutaria . . . . . . L. 50,527. 02
il 5 0[0, cioè L. 42,105.85, di cui 1[4 ai Capi-Servizio » 10,526. 46
3[4 al Consiglio d'amministrazione. . . . . . » 31,579. 39
coll'aggiunta di altre. . » 139,849. 16
a compimento dell'assegno minimo di L. 171,428. 55 fissato al Consiglio stesso;
la somma totale da prelevarsi dagli utili netti della liquidazione ammonterà a . » 232,482.03

Rimangono quindi L. 5,070,371.99

a portarsi a conto nuovo.

Dalle cose esposte avrete rilevato, o Signori, come le speranze da noi espresse nel chiudere la Relazione dell'anno passato siansi in qualche parte avverate; e come, quantunque il traffico abbia varcato quel segno, oltre il quale il nostro interesse rimane offeso, nondimeno il bilancio siasi chiuso, in grazia specialmente dei notevoli risparmii conseguiti nelle spese d'esercizio, in condizioni abbastanza vantaggiose, tanto che abbiamo potuto facilmente tener fronte ed alle spese del maggior traffico ed alle cresciute differenze del cambio nei pagamenti all'estero, portando una rilevante somma a conto nuovo.

Voi potere esser certi, o Signori, del nostro zelo per migliorare ognor più i nostri ordinamenti; ma non possiamo tacervi che, per quanto si riferisce allo scopo, che deve per noi essere il principale, quello cioè di estendere maggiormente il traffico e di migliorarne le condizioni, ogni nostra attività rimarrà paralizzata, finchè il Governo non ce ne lasci libero il campo, rompendo i vincoli che ci tengono stretti, e mantenendo le promesse fatteci più d'una volta, come d'altronde l'interesse pubblico ad alta voce reclama.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore

1°. Di presentare alla vostra approvazione i conti del 1879 ed il preventivo del 1880.

2°. Di invitarvi ad eleggere, a forma dell'articolo 41 degli Statuti sociali, otto Consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori:

Conte Pietro Bastogi — Comm. Domenico Balduino — Comm. Antonio Allievi — Cav. Pietro Brambilla — Comm. Avv. Tito Orsini — Comm. Giacomo Lacaita — Marchese Corrado Lancia di Brolo — Barone Vincenzo Ricasoli, uscenti di carica per turno e rieleggibili.

3°. Di invitarvi a nominare tre Revisori del Bilancio e due supplenti, conforme prescrive l'articolo 32 degli Statuti.

4°. Di invitarvi ad approvare le modificazirni infrascritte al Regolamento vigente della Cassa Pensioni per gli Impiegati ed Agenti della Rete Meridionale.

(*Le relative deliberazioni furono già pubblicate nel nostro N.* 25 *a. c.*)

(1) Introiti lordi dell'Esercizio . . . L. 22,338,000.63
Prodotti fuori traffico . . . . . » 142,740.24
L. 22,480,740.87

Meno: Spese generali Amministrazione centrale. L. 1,446,503.08
Spese ordinarie dell'Esercizio . . . . . » 13,044,725.69
Spese straordinarie dell'Esercizio . . . . » 1,415,013.03
Spese perdite eventuali esercizio . . . . » 87,515.90
» 15,993,757.70

Prodotto netto L. 6,486,983.17

LA FELDOBAHN

Da un egregio nostro amico e corrispondente abbiamo ricevuto da qualche giorno la seguente lettera, che, per assoluta mancanza di spazio, fummo costretti, nostro malgrado, a ritardare d'inserirla. Essa offre diffusi ed istruttivi particolari sull'argomento, di tutta attualità, delle ferrovie economiche, da noi sempre con calore patrocinate, e saranno accolti, ne siamo certi, con piacere dai nostri lettori.

Preg.mo sig. Direttore

Dermbach, luglio 1880.

Il giorno 24 giugno p. p. ebbe luogo la solenne inaugurazione della ferrovia detta Feldobahn, della quale le terrò parola, credendo far cosa gradita ai di lei lettori.

Nel Granducato di Sassonia-Weimar, e precisamente nell'Oberland di Eisenach, non eransi ancora costrutte ferrovie. Le condizioni economiche del paese non permettevano il lusso di ferrovie ordinarie, mentre dall'altro lato era sentito il bisogno di un rapido mezzo di comunicazione colle linee principali, che vanno ai centri industriali della Germania.

Si fu allora che il signor dottor Schamboch, consigliere di Stato, ed il signor Hostmann, consigliere dei lavori pubblici, vennero nell'idea di progettare una strada ferrata economica a binario ristretto.

Le difficoltà, che si opposero a tale progetto, non furono poche: eravi la novità della cosa, inquantochè fino allora non esistevano in Germania ed in Austria ferrovie a scartamento ridotto; bisognava vincere le opposizioni dei vecchi abituati agli antichi sistemi, a cui pareva quasi una profanazione lo scostarsi, nella costruzione delle strade ferrate, dal sistema dirò così *classico*, fino allora in uso; per ultimo, occorreva convincere la popolazione e le Amministrazioni comunali sull'utilità di simil genere di ferrovie, e sul nessun pericolo da esse presentato nell'esercizio.

Il Governo di Weimar appoggiò i due promotori del pro-

getto, e deliberò di venire in aiuto per la costruzione, senza però voler per nulla entrare nell'esercizio della linea con assicurare garanzie di sorta sul percorso chilometrico. Bisognava quindi trovare chi si assumesse la costruzione della strada pel costo presunto di 1,010,000 marchi (1,510,000 lire), e si assumesse pure a proprio conto ed a tutto suo rischio la manutenzione e l'esercizio.

Dopo molte offerte, la sola dichiarata accettabile fu quella della Fabbrica di locomotive di Krauss e Comp. di Monaco.

Questa Fabbrica, che da parecchi anni, per la sua specialità nella costruzione di locomotive, ed in particolar modo di quelle a *tender*, a giusto titolo è rinomata in Germania e fuori, si occupa ora con attività dell'esercizio economico delle strade ferrate, perchè riconosce che solo lì sta l'avvenire industriale delle medesime; le quali restar devono nelle condizioni normali per le linee di grande traffico ed internazionali, ma debbono limitarsi ad un servizio quasi di *tramway* per le linee secondarie, e qualche volta anche per certi tratti delle linee principali.

Questa verità, la detta Fabbrica la dimostrò all'evidenza nella linea Berlino-Grünau, ove già da due anni funziona un treno economico, detto pure *treno-omnibus*, negli intervalli fra i treni principali che passano per quella linea. L'esercizio di questo treno *omnibus* diede finora i più soddisfacenti risultati, senza cagionare il benchè minimo inconveniente per l'esercizio e traffico ordinarii.

Ritornando ora alla Feldobahn, dirò ch'essa parte da Salzungen (Stazione della Werra-Bahn), passa per Dorndorf, Lengsfeld, e giunge a Dermbach.

Nella Stazione di Dorndorf vi ha una diramazione, che va fino a Vacha; e nella Stazione di Dermbach vi ha finalmente la diramazione fino a Kaltennordheim.

La strada è lunga in complesso 44 chilometri, dei quali 30 trovansi sulla strada carreggiabile, e 14 su strada appositamente costruita.

Lo scartamento delle ruotaie è di m. 1.00, il raggio minimo di 75 metri, e la pendenza massima del 25 per mille.

Si fecero alcuni ponti speciali per la nuova linea nei siti di sede propria, ed essi sono degni di esame per l'eleganza, leggerezza e solidità.

Nelle Stazioni e nelle fermate sonvi eleganti casette, di poco costo. Nei passaggi a livello con strade trasversali non esistono barriere. Il macchinista avvisa con un suono di campana, sia l'avvicinarsi della locomotiva a quei passaggi, sia quando incontrasi qualche veicolo sulla strada.

Il binario è fatto con ruotaie di acciaio Bessemer, lunghe 7 metri e del peso di chil. 21.5 per metro corrente, con una larghezza di 100 m|m alla base, un'altezza di 130 m|m, e collo spessore allo stelo di 9 m|m. Questo sistema di binario, conosciuto sotto il nome di Hartwich, venne migliorato di molto e semplificato dal sig. Krauss. Da principio gli ingegneri del Governo non volevano permettere l'applicazione di questo sistema, che fa a meno di traverse e di travi longitudinali. Ma, quando toccarono con mano l'inutilità di tali pezzi, massime per treni leggeri, permisero l'applicazione completa del sistema, che fa poggiare le ruotaie sul suolo ben battuto e spianato, per modo che il fungo delle ruotaie affiori col suolo stradale, onde non esser d'impedimento al transito dei veicoli ordinarii.

Le locomotive furono fabbricate a Monaco dallo stesso Krauss, e sono del genere di locomotive-tender che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha ordinate per l'esperimento dei treni economici, che si farà tra qualche mese.

Esse hanno freni potentissimi del sistema Exter, coi quali i treni possono essere fermati nello spazio di 10 a 12 m., quando camminano con velocità di 20 a 30 chilometri, che è la massima ammessa e razionale pei treni economici e d'interesse locale.

Le carrozze sono tutte in ferro, e vennero costruite dalla Casa Rathgeber di Monaco sui disegni del signor Krauss. Esse sono a passaggio interno longitudinale, e possono essere riscaldate a vapore: lusso questo finora non introdotto nei treni economici.

L'Amministrazione della strada ferrata è semplicissima. Un direttore tecnico sorveglia, tanto l'andamento amministrativo, quanto la manutenzione della strada. Alcuni agenti fanno il controllo durante il viaggio, perchè i biglietti sono distribuiti nel treno. In ogni carrozza vi ha un conduttore che fa pure da frenatore e da distributore di biglietti.

Le scritturazioni sono ridotte al minimo, e notai come esistano soli 15 modelli di stampati.

Pel trasporto delle merci vi ha un sistema di tariffe molto semplice. Esso fondasi, non sulle distanze chilometriche reali, non sulle virtuali, e la tassa risulta circa la metà di quella chilometrica delle strade ferrate ordinarie. Il ricevimento delle merci e dei bagagli si fa dai conduttori, che esigono pure in viaggio il prezzo fissato dalle tariffe contenute in un piccolo fascicolo a stampa, che assieme al regolamento relativo non conta più di 19 pagine.

Una parte della linea, aperta fino dal novembre dello scorso anno, diede a conoscere quale movimento di merci e passeggieri essa può iniziare. Il giorno dell'apertura di tutta la linea, che avvenne, come dissi, il 24 giugno p. p., eranvi sulle diverse Stazioni e fermate tante merci pel carico di 350 vagoni.

Le merci constano specialmente di pietra di basalto. I viaggiatori sono in media 120 al giorno.

Alla solennità della inaugurazione assisteva il consigliere di Stato Schamboch, che, a nome del Granduca di Weimar, ringraziò tutti quelli che si interessarono per la costruzione della strada, dalla quale il paese deve risentire nuova vita.

In particolar modo si ebbe lodi e ringraziamenti il sig. Krauss per la sua lodevole impresa, egregiamente condotta a termine; anzi il Granduca, per dimostrare la sua alta riconoscenza, insignì il detto sig. Krauss dell'Ordine cavalleresco di 1ª classe detto *del Falco* (Falkenorden).

Questa onorificenza prova come anche in Germania il Governo riconosca i meriti degli industriali, che, pur facendo il proprio interesse, riescono a rendersi benemeriti delle popolazioni.

Io mi auguro che in Italia sorgano pure degli industriali, che, al pari del sig. Krauss, addimostrino coraggio ed intelligenza in imprese così utili, come quelle della viabilità, che direttamente influiscono sul benessere del paese.

F.

LA STRADA FERRATA
DA BUDA-PEST A SEMLINO

Crediamo di fare cosa utile per gli intrapenditori e pei costruttori di opere pubbliche, mettendo loro sott'occhi il testo della legge relativa alla costruzione della strada ferrata da Buda-Pest per Semlino alla frontiera della Serbia, colle relative diramazioni verso Kalocsa e verso Baja.

Questa legge, recentemente votata dal Parlamento ungherese, venne presentata ed approvata in seguito alla Convenzione stipulata fra il Governo d'Ungheria e quello di Serbia, come a suo tempo annunciammo.

Ecco il testo della legge:

Art. 1. In conformità della Convenzione conchiusa col Principato, è decretata la costruzione di una strada ferrata di 1ª classe da Buda-Pest per Szabadka (Theresiopel), Uj-Vidék (Neusatz) e Semlino, fino ad un punto della frontiera da determinarsi in conformità dell'articolo 5 della detta Convenzione; e di una diramazione di 2ª classe verso Kalocsa.

Art. 2. Il Governo è autorizzato, relativamente alla diramazione verso Baja, ad intendersi cogli interessati delle località da percorrersi.

Art. 3. Il Governo è autorizzato a procedere agli studii ed alla costruzione di quelle opere d'arte principali, che saranno necessarie sulla linea da Buda-Pest a Semlino, e

specialmente di un ponte sul Danubio presso Uj-Vidék, delle due gallerie che saranno necessarie sulla sezione da Uj-Vidék a Semlino, d'una grande trincea in vicinanza di quest'ultima città, e del ponte sulla Sava alla frontiera della Serbia.

Art. 4. Il Governo presenterà nella prossima sessione del Parlamento un progetto di legge relativo alla costruzione della linea principale, della diramazione verso Kalocsa, ed eventualmente della diramazione verso Baja. Il Governo presenterà nello stesso tempo, in conformità dell'articolo XXVI della legge del 1880, un progetto di legge per la costruzione di una strada ferrata da Semlino a Mitrovitz.

Art. 5. Il Governo è autorizzato a provvedere alle spese per gli studii di questa strada ferrata ed alla costruzione delle opere d'arte summenzionate, conformemente al paragrafo 24 dell'articolo XXI della legge del 1880.

Art. 6. Il Ministro del commercio e dei lavori pubblici, nonchè il Ministro delle finanze sono incaricati della esecuzione della presente legge.

Per la costruzione della linea premenzionata, dovendo il Governo presentare apposito progetto di legge, non è ancora deciso se esso vi provvederà direttamente, oppure a mezzo dell'industria privata. Sembra però che il Governo inclini a dare la concessione della ferrovia ad una Società.

Le opere d'arte menzionate all'articolo 3° della legge, le quali dovranno essere eseguite senza ritardo, sono preventivate come segue:

a) Ponte sul Danubio presso Uj-Vidék a 5 travate metalliche, delle quali 2 da 100 metri ciascuna e 3 da 75 metri .	Fiorini	1,370,000
b) Galleria sotto la fortezza di Pétervárad, d'una lunghezza di circa 300 metri	»	290,000
c) Galleria di Gorlanovce, d'una lunghezza di circa 700 metri	»	716,000
d) Trincea di Semlino	»	600,000
e) Ponte sulla Sava, di circa 300 metri	»	1,340,000
	Totale Fiorini	4,316,000

In base ad un progetto di massima, fatto studiare dal Governo ungarico, il preventivo per la costruzione della linea principale fra Buda-Pest e Semlino, ivi compresa la diramazione su Kalocsa, è fissato in fiorini 22,565,000.

Nostre Corrispondenze

Roma, 27 luglio.

Come ne ho fatto promessa nella precedente corrispondenza, eccomi a darvi alcuni ragguagli sull'aggiornamento dell'apertura all'esercizio del tronco della linea Eboli-Potenza, compreso fra Picerno e Potenza.

Il giorno 6 del corrente mese, apposita Commissione governativa, composta dell'Ispettore del Genio civile cav. Schioppo, del R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule cav. Fossati, e del Direttore tecnico dei lavori cav. Fabris, procedeva, in concorso dei rappresentanti della Società delle Meridionali comm. Pessione, cav. C. Spongia e cav. G. Spongia, alla visita di ricognizione del predetto tronco di ferrovia: e dopo averne esaminati i lavori, dava avviso favorevole all'apertura dell'esercizio non appena fossero ultimate alcune opere, alla cui esecuzione ritenevasi potessero bastare 12 giorni. Veniva quindi dalla Commissione proposto che l'apertura del nuovo tronco avesse a succedere il giorno 18 di questo mese, limitando l'esercizio ad un solo treno di andata ed uno di ritorno pel servizio dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità non eccedenti i 50 chilogrammi. Se non che pare che la Impresa costruttrice abbia sollevate, fin dall'epoca della visita di ricognizione, delle eccezioni intorno alla possibilità di aprire il tronco all'esercizio: eccezioni che si convertirono ben presto in piena opposizione, a desistere dalla quale finora non valsero gli ufficii fatti presso di essa.

Sembra che la Impresa ritenga dannoso ai propri interessi lo aprire quel tronco all'esercizio, imperocchè rimarrebbe inceppata nell'esecuzione di importanti lavori di finimento, ai quali dovrebbe provvedere durante l'esercizio medesimo.

A questa ragione, che pure ha un certo peso, se ne aggiunge un'altra di ben maggiore importanza. Si dice che la Impresa sia in credito verso il Governo di somme rilevanti (circa 3 milioni), le quali non poterono e non ponno essere pagate, non essendo per anco esauriti tutti gli atti amministrativi di approvazione delle maggiori spese occorse oltre le già approvate.

Così stando le cose, ben si comprende a che miri la Impresa. Essa, creando delle difficoltà all'apertura dell'esercizio, tenta di fare pressione per essere pagata del suo avere: e ciò tanto più, in quanto è assai contestabile se possa o no avere diritto agli interessi sulle somme delle quali è in isborso.

Di fronte al contegno dell'Impresa, non so quali disposizioni sia intenzionato di dare il Governo.

Potrebbe, è vero, aprire il tronco all'esercizio, passando sopra alle opposizioni dell'impresario: ma questi, alla sua volta, userebbe certamente de' suoi diritti, ricorrendo ai tribunali contro l'operato dell'Amministrazione governativa, la quale per tal modo si varrebbe di un tronco di ferrovia non suo, perchè non del tutto pagato.

Pure riconoscendo la posizione difficile creata da questo stato di cose, tanto all'Amministrazione governativa che alla Impresa dei lavori, parmi assai deplorabile, che in causa delle vertenze preaccennate, le popolazioni della Basilicata, le quali da tanto tempo anelano ad avere una celere comunicazione tra il capo-luogo della provincia e la Capitale, si trovino nella spiacevole posizione di veder ancora rimandato il compimento dei loro vivi desiderii. Spero tuttavia nella energia dell'on. Ministro ed in quella del comm. Valsecchi, per vedere superati al più presto gli ostacoli frapposti alla pronta apertura del suddetto tronco.

Essendomi poi procurato alcuni dati tecnici sul medesimo tronco di ferrovia, ve li comunico, persuaso di farvi cosa non sgradita.

Esso ha la lunghezza totale di m. 17,152, e si dirama dalla Stazione di Picerno, per raggiungere dapprima quella di Tito, percorrendo all'incirca 7 chil. in ascesa continua, con pendenze varianti dal 16 al 25 per mille. La Stazione di Tito è situata al punto culminante della linea, a 791 m. sul livello del mare. Da Tito si scende poscia verso Potenza, con pendenze variabili fra il 6 ed il 14 per mille, le quali sono intercalate solo da qualche breve tratto orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è limitato a m. 400; e la lunghezza totale del tronco è divisa in m. 8,407 di allineamenti rettilinei, ed in m. 8,745 di tratti in curva. L'altimetria del tronco comprende m. 1663 di orizzontali, m. 6,270 di ascese, e m. 9,219 di discese. — Si incontrano tre Stazioni: Picerno, Tito e Potenza. — Le gallerie perforate misurano in complesso m. 1,100, e le maggiori sono quelli di Sant'Aloia e di Serralta, della lunghezza rispettiva di m. 586 e 341. Le opere d'arte sono numerosissime, ma le più importanti sono: il viadotto Braida di m. 80, quello di Ontrato della luce di m. 40, quello di Bosco pure di m. 40, ed un ponte di m. 27 costruito sul fiume Aritello.

Il viadotto Braida, situato al principio del tronco subito dopo la Stazione di Picerno, manca di alcune opere di finimento, e deve ancora essere ultimato il rilevato di accesso al viadotto stesso. La Commissione governativa avrebbe proposto di eseguire, per l'attraversamento del rilevato e viadotto Braida (in totale m. 300 circa), il trasbordo dei viaggiatori e delle merci, quando non fosse possibile di utilizzare un passaggio provvisorio, formato di traverse accatastate ed eseguito dall'Impresa, per facilitare il trasporto dei materiali da impiegarsi sul rimanente del tronco fino a Potenza —

I lavori delle Ferrovie Sarde, per le due sezioni che ancora devono essere aperte all'esercizio, da Oschiri a Monti e da Monti a Terranova, subirono nello scorso mese un qualche rallentamento, motivato dal rimpatrio degli operaj continentali, che d'ordinario lasciano l'isola nell'estate, sia per la malaria, come a causa dei raccolti, per farvi poi ritorno ad autunno avanzato. Tuttavia i predetti lavori hanno proceduto abbastanza alacrèmente, essendosi speso nel mese, tra opere e provviste, la rispettabile somma di oltre un milione e mezzo.

Sulla sezione da Oschiri a Monti, tutti i lavori si trovavano a buon punto, e l'armamento era già posato per 10 chilometri circa sul primo strato di massicciata. Sulla sezione da Monti a Terranova, i lavori erano meno avanzati che nella precedente. Però si trovavano già in provvista molti materiali d'armamento, e si lavorava attivamente alla galleria di 620 metri, esistente lungo la sezione stessa, la cui perforazione era giunta circa alla metà. —

Venne presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del nuovo tronco della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni da Mortara a Robbio, la cui lunghezza è di metri 11,735. Tra le opere progettate è compreso l'ampliamento della Stazione di Mortara. L'importo dei lavori da appaltare ammonta a L. 573,000, e quello delle opere e provviste da farsi direttamente dalla Amministrazione governativa a L. 392,000; per cui in complesso il preventivo pel nuovo tronco sarebbe di L. 965,000, —

Il Consiglio di Stato si è pronunziato favorevolmente sul progetto di appalto del tronco della linea Roma-Solmona da Tivoli a Cantalupo. So essere intenzione dell'on. Baccarini di far procedere con tutta sollecitudine all'appalto dei lavori di questo tronco.

Per la stessa linea è stato testè ammesso (com'è detto nel sunto degli affari trattati dal Consiglio superiore) il progetto della grande galleria di Monte Bove e de' suoi accessi. Questa galleria è l'opera più importante della linea, e quella che richiede maggior tempo degli altri lavori per essere costruita. Speriamo quindi che il Ministro stesso vorrà provvedere affinchè il Consiglio di Stato prenda sollecitamente in esame il progetto di appalto della detta galleria, dalla cui ultimazione più o meno sollecita dipende la possibilità di aprire in minore o maggior periodo di tempo quella importante linea all'esercizio. —

Eccovi, secondo il solito, il sunto delle più interessanti deliberazioni, in materia ferroviaria, prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 24 luglio corrente. Esso approvò i seguenti progetti:

1, Consolidamento della scarpata sinistra nella trincea d'approccio alla galleria artificiale (imbocco Licata) al chilometro 106 + 150 della linea Catania-Licata, tronco Villarosa-Santa Caterina;

2. Ampliamento della Stazione di Castelvetrano nella ferrovia Palermo-Marsala-Trapani;

3. Appalto del tronco di ferrovia da Cefalù a Lascari, della linea Messina-Patti-Cerda;

4. Appalto della galleria di Monte Bove e de' suoi accessi nella ferrovia Roma-Solmona;

5. Esecuzione della ferrovia da Foggia a Manfredonia, con diramazione (progetto di massima) dalla Stazione di Manfredonia al porto;

6. Esecuzione di nuove opere di consolidamento della trincea Iuso al chilometro 64 + 600 della linea Palermo-Porto Empedocle (ferrovie Calabro-Sicule);

7. Consolidamento del rilevato fra le progressive 96 + 733 e 96 + 783 del tronco Trivigno-Potenza (Ferrovie Calabro-Sicule);

8. Variante fra gli ettometri 151 e 153 del tronco Tivoli-Cantalupo nella ferrovia da Roma a Solmona.

DELTA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Effettuando le previsioni da noi annunciate nel penultimo numero del nostro giornale, il 26 corr. il Direttore della linea Novara-Pino, ing. Giambastiani, presentò alla Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia il 2° progetto della detta linea, quello cioè che, con tracciato interno per Brebbia e Besozzo, percorre la Val Cuvia.

Benchè una parte di questo tracciato sia comune a quello lacuale già presentato, anche questo 2° studio riflette l'intera linea, e, ripartito in tronchi di esecuzione al pari dell'altro, è costituito da progetti dettagliati e completi, suscettibili di immediati appalti. Gli elaborati che lo compongono sono in numero di quasi 200, e rappresentano un importo complessivo d'appalto per oltre 15 milioni; dal quale importo sono poi esclusi l'armamento, il materiale fisso ecc., a cui l'Amministrazione si riserva di provvedere in via economica, nonchè l'importo dei due tronchi già appaltati.

Anche su questo progetto, come abbiamo fatto per quello lacuale, non esporremo alcun giudi-

zio, perchè la indecisione sussistente sulla scelta del tracciato (scelta devoluta ai competenti Consessi) c'impone il massimo riserbo e l'assoluta astensione da ogni apprezzamento. Ci limiteremo quindi a constatare che, come prevedevamo, la cura e la diligenza riscontrate nel 1° progetto risultano identiche in questo secondo; cosicchè può asserirsi che le basi apprestate al giudizio superiore sono egualmente fondate.

La linea determinata da questo studio, diversa in buona parte dalla prima per la diversa natura delle plaghe percorse, è però egualmente importante, e per essa pure sono progettate opere non comuni.

Tra pochi giorni, la Direzione della Novara-Pino presenterà il 3° ed ultimo progetto, che ci si dice essere sotto copia, ed avrà così eseguito il cómpito suo. Comincierà allora quello del Governo per scegliere il tracciato, appaltare ed intraprendere i lavori; e noi abbiamo lusinga che a ciò si porrà mano con alacrità e saviezza di provvedimenti, affinchè il paese nostro possa adempiere all'impegno assunto di aprire contemporaneamente alla galleria del Gottardo questa ragguardevole arteria pei commerci internazionali.

In relazione alla notizia data nel precedente numero, possiamo oggi annunciare che con R. Decreto dell'11 corr. (registrato alla Corte dei conti il 19), il cav. ing. Enrico Benazzo, membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne incaricato, nei casi di assenza o d'impedimento del presidente comm. Biumenthal, di assumere le funzioni di Presidente del Consiglio medesimo.

In settimana saranno inviati ai Servizii ferroviarii dell'Alta Italia gli esemplari a stampa dei nuovi organici di quell'Amministrazione, avendone la Ditta Civelli fatta una elegante edizione.

Possiamo poi assicurare che la Corte dei conti, fin dai primi giorni del corrente mese, ha approvato l'applicazione degli organici stessi, e ne dava ufficiale comunicazione al Ministro dei lavori pubblici in data del 9 corr.

Abbiamo già annunciato come l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deciso di concorrere alla Esposizione nazionale di Milano nel 1881.

Ora possiamo aggiungere che sarebbe intenzione di quell'Amministrazione di presentare alla detta Esposizione un treno composto: di una locomotiva (tipo 601-610), munita di iniettore Mazza; d'una carrozza di 1ª classe, ultimo modello, munita di fanali a gaz per l'illuminazione interna; e di un forgone speciale, munito di cessi e serbatoi pel gaz, secondo il sistema adottato pei treni che percorrono la Galleria del Fréjus. Il treno sarebbe pure munito di freni continui del sistema Westinghouse o del sistema Smith. Tutto questo materiale uscirebbe dalle Officine dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia.

Inoltre la stessa Amministrazione intenderebbe presentare una piccola macchina fissa colla pompa Chiazzari, per mandar l'acqua nei rifornitori, o per muovere macchine-utensili nei depositi. Anche questa macchina sarebbe costrutta nelle dette Officine.

Sarebbero infine esposti apparecchi telegrafici e d'orologeria, scambii con apparati speciali, piattaforme, segnali, disegni, profili, modelli. ecc.

Quando poi verranno prese decisioni definitive in argomento, non mancheremo di tenerne informati i nostri lettori.

Sulla linea Pisa-Pistoja-Firenze verrà ripristinato, durante la stagione balneare, il treno che già esisteva innanzi al 1° novembre 1879, con partenza da Montecatini alle ore 9.56 pom.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 22 corr., dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prese le seguenti deliberazioni:

1° Approvò quelle che erano di sua competenza fra le varie proposte concordate dai rappresentanti delle tre Amministrazioni ferroviarie nelle conferenze tenute in Firenze, in ordine a diversi affari di servizio.

2° Approvò varie proposte relative al personale, fra cui le promozioni ed aumenti di stipendio in applicazione dei nuovi organici, e ciò per la maggior parte dei Servizii.

3° Approvò la spesa di L. 3249.64 per alcuni lavori d'importanza secondaria da imputarsi al bilancio Costruzioni.

4° Autorizzò la provvista di 30,000 tonnellate di carbone in pani per le locomotive.

5° Approvò finalmente la provvista di varii generi necessarii ai bisogni dell'esercizio, come sevo bianco, carbone da fabbri, crine in corda, legname da costruzione e lime.

Benchè da antica data sinceri ammiratori delle distinte qualità personali del comm. Amilhau, già Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, noi usammo sempre del massimo riserbo nel farne i meritati elogi, per non parere, stante la personale nostra relazione, adulatori di lui, od inspirati forse da qualche particolare interesse.

Ora però siamo lieti di vedere riprodotti i nostri stessi sentimenti in un giornale, che non può certo essere accusato di parzialità verso l'Amilhau, dopo averlo vivamente combattuto quand'era all'eminente suo posto, cioè la *Gazzetta Piemontese*, dalla quale volentieri togliamo il seguente brano di una sua corrispondenza da Roma, 19 corr., a cui facciamo eco di tutto cuore:

Fu per prendere parte ad un'adunanza di questa Società (dell'Acqua Marcia), che venerdì capitò in Roma Paolo Amilhau, che ne è uno dei consiglieri.

Paolo Amilhau, l'antico direttore delle ferrovie dell'Alta Italia, è conosciuto costì; ed io non dirò cosa nuova, dicendo che tutti ne ammirano il genio intraprendente, e se taluno non lo riconosce atto ad amministrare, nel senso burocratico della parola, tutti però ne lodano la facile iniziativa e la potenza dell'organizzazione.

L'Amilhau sofferse molto moralmente quando colla Convenzione di Basilea venne di punto in bianco licenziato da Quintino Sella e Silvio Spaventa.

L'Amilhau si stabilì allora a Roma, ove, senza rumore, diede vita e forza a talune istituzioni. A Roma, d'accordo con parecchi deputati e senatori siciliani, ideò e concretò un progetto per compiere in poco tempo i lavori delle ferrovie sicule e dei porti, per dare maggior impulso alle solfatare, e per accrescere la produzione dell'isola; ma questo disegno, nel quale concorrevano capitali esteri per 100 milioni, rimase lì, e rimarravvi ancora qualche tempo, malgrado le belle cose che ne dicono i Ministri, perchè regna sempre la diffidenza verso lo straniero, e perchè si procede a rilento nell'accordare monopolii e nel fare nuove Regìe.

Ed ora, mentre tiene ancora un piede a Roma, l'Amilhau è stato incaricato di riordinare le ferrovie spagnuole. Amilhau fu in Ispagna. e dopo un mese fece le sue proposte: tra queste, prima quella che l'alto personale di concetto e di direzione dovesse essere tutto italiano. Quindi i migliori ingegneri furono da lui ricercati a Milano ed a Roma.

E di ciò vi è grandemente a rallegrarsi per la patria nostra. Mentre noi ci teniamo così da poco, è uno straniero, capace di giudicarci, che ci chiama a sè, e ci chiama in terra a lui straniera. E qui noto, fra parentesi, che l'Amilhau provvide pure gl'ingegneri pel Brasile, ove andarono or non è guari, lasciando una eccellente posizione, il comm. Ferrucci, ispettore e membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con altri otto ingegneri.

L'Amilhau si conserva bene in salute. Colla sua calma abituale, egli discorre continuamente con grande competenza su tutto, e dalla sua conversazione si esce sempre con qualche idea di più. Studioso dei nostri classici, egli vi intercala nel dire, ed applica a casi speciali, qualche terzina di Dante od un passo dell'Ariosto, con tanta precisione da far venire vergogna a noi che appena li balbettiamo.

Mentre saluto l'Amilhau quale ospite d'Italia, io faccio voti che gl'ingegneri italiani, che vennero scelti a posti di tanta confidenza, fieri di rappresentare in estranie terre il nome italiano, si mantengano sempre eguali.

L'illustre uomo trovavasi ieri in Torino, e noi abbiamo avuto l'onore di conferire secolui. Oggi recossi a Milano, crediamo per oggetto riguardanto l'impresa delle acque pubbliche.

Sulla quistione vivamente dibattuta del nuovo valico ferroviario internazionale tra l'Italia e la Francia, abbiamo testè ricevuto le tre nuove ed interessanti pubblicazioni, che qui annunciamo:

Mont Blanc or Simplon? — Giuseppe Corona — Roma, 1880 (in inglese);

Mont Blanc ou Simplon par A. Chardon Sénateur — Paris, 1880;

Seconde Notice sur la question Simplon ou Mont-Blanc, Réponse à une lettre publiée par M. le Sénateur Chardon, par M. D. Colladon — Genève, 1880.

Mancandoci oggi il tempo e lo spazio per parlarne con quella diffusione che si conviene all'importante argomento, del quale ci siamo sempre con grande amore occupati, ci riserbiamo a farlo in un prossimo numero; attestando frattanto la nostra gratitudine agli egregi autori, che ci vollero gentilmente favorire dei loro studii, molto opportuni e pieni d'interesse anche per l'Italia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Treviso Belluno. — Leggesi nella *Provincia di Belluno*:

I lavori sul primo tronco della ferrovia Treviso-Belluno (da Treviso a Signoressa) furono deliberati definitivamente, all'asta del dì 17 corr., alla Società Battistella-Lazzaris. I lavori stessi devono essere compiuti entro otto mesi dalla consegna.

Treni economici Venezia-Treviso. — Leggesi nella *Gazzetta di Treviso*:

In attesa della prossima attuazione dei treni economici ferroviarii sulla linea Venezia-Treviso, la nostra Camera di commercio si è rivolta alla Direzione generale delle ferrovie dell'Alta Italia, raccomandando che nella sistemazione dei relativi orarii si abbia riguardo di agevolare le coincidenze *per e da Bologna*. E la Direzione generale rispose che procurerà possibilmente di secondare i desiderii esternati dalla nostra commerciale Rappresentanza.

Ferrovia marmifera di Carrara — Telegrafano da Casale alla *Nazione*:

« Pendeva, dinnanzi questa R. Corte, giudizio intorno al diritto di concessione della ferrovia marmifera di Carrara, contestato alla Società di Giacomo Fossati. Con sentenza del 24, la concessione è stata pienamente riconosciuta appartenere alla Società ».

Questa segnalata vittoria (dice la *Nazione*) è di notevolissimo benefizio alla Banca Nazionale Toscana, per le ragioni di credito cho essa ha verso l'anzidetta Società.

Tramways di Milano. — La Società del *tramway* Milano-Lodi ha fatto domanda alla Giunta municipale di Milano di poter collocare un binario lungo la via di circonvallazione da Porta Lodovica a Porta Romana.

— Dobbiamo poi aggiungere che tra le Società aspiranti all'appalto della costruzione e dell'esercizio delle progettate nuove linee, di cui si è parlato nel precedente nostro numero, dev'essere annoverata anche la *Società anonima dei tramways* di Bruxelles, la quale fece proposte buonissime per l'erario del Comune.

Tramway Milano-Pavia. — La mattina del 24 corr. con una corsa in arrivo, si inaugurò il *tramway* fra Milano-Pavia, limitamente però al primo tronco fra Milano e Binasco.

La linea venne trovata costruita egregiamente; buone le macchine e belle le carrozze.

L'inaugurazione ebbe luogo senza alcuna pompa, avendo la Società stabilito di erogare in beneficenza la somma che sarebbe occorsa. Novemila lire furono divise in parti uguali, ed erogate così: L. 3000 a beneficio dei poveri del circondario esterno di Milano; L. 3000 pei poveri di Binasco, e L. 3000 pei poveri di Pavia.

Tramway Lodi-Crema-Soncino. — Nella prossima settimana si aprirà al pubblico esercizio la linea di *tramway* Lodi-Crema-Soncino. La festa di inaugurazione viene abolita, avendo la provvida Direzione della Società stabilito di erogare a beneficio dei poveri di Lodi e Crema la somma di L. 2000.

Tramway Alessandria-Casale. — Il 1° agosto p. v. avrà luogo la inaugurazione del *tramway* a vapore Sale-Alessandria-Casale.

Il treno inaugurale partirà da Sale alle ore 9.30 a. m. per giungere in Alessandria alle 11.30, e ripartirà per Casale alle 12 per giungervi verso le 3.

Alle 4 ripartirà il treno da Casale per arrivare in Alessandria alle 6 1|2, ora fissata per il banchetto, che verrà dato nell'ampio locale della Società Vinicola.

Non solo in Alessandria, ma in tutti i Comuni più popolosi toccati dal *tramway*, si fanno preparativi per la festa d'inaugurazione.

Le macchine ed i vagoni escono dall'opificio dei ben noti fratelli Grondona di Milano.

La vettura di gala è poi un lavoro che fa veramente onore all'industria italiana per eleganza, solidità e perfezione anche nel mobiglio.

Di tutto si deve gran lode agli egregi concessionarii Bellisommi e Belloli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 22:

L'Impresa Reveillac, Bardal e Compagni ha festeggiato

il 20 corr., con un banchetto sull'Axenstein, la perforazione di tutti i tunnels del tronco ferroviario Fiora-Brunen.

Ferrovie svizzere. — La *Gazz. Tic.* del 20 reca:

La Convenzione del 17 giugno scorso, concernente la cessione della sezione orientale della Ferrovia Nazionale da parte della Banca federale, come prima proprietaria, alla Società della Ferrovia Nord-Est, essendo diventata perfetta coll'asta del 15 marzo (?), amendue i contraenti hanno chiesto al Consiglio federale di voler sancire la cessione di detto tronco ferroviario per le concessioni già accordate a suo tempo dai Cantoni di Zurigo, Sciaffusa e Turgovia.

In base all'autorizzazione ricevuta col decreto federale del 2 corrente, vien accordata questa cessione, alla condizione però che la proprietà per la ferrovia Nord-Est sulle linee accennate nelle suddette concessioni incomincierà soltanto all'epoca del completo pagamento del prezzo di compera, e che la sicurtà della Banca federale per il prezzo di compera addossatale dalla sentenza del Tribunale federale del 25 giugno 1880 e gli obblighi di diritto privato abbiano a continuare fino al pagamento del primo ed all'esecuzione dei secondi.

— In base alla Convenzione conchiusa il 17 maggio 1880 fra le Società delle Ferrovie Occidentali svizzere e della ferrovia della Broythal, circa alla definitiva cessione di quest'ultima ferrovia in proprietà della prima, il Consiglio federale dichiarò non essere il caso di fare opposizione.

Ferrovia del Sempione. — I giornali francesi annunciano che, sopra proposta del Governo elvetico, una Commissione, composta di delegati francesi, italiani e svizzeri, si riunirà tra breve, affine di deliberare sulla costruzione a breve termine di un tunnel attraverso il Sempione.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercicio, col 18 luglio corr., della sezione della ferrovia da Tours a Montluçon, compresa tra Chatillon sur-Indre e Chateauxoux.

Questa sezione ha la lunghezza di m. 49,818.97.

— La Camera dei deputati ha approvato il progetto di legge, che dichiara di utilità pubblica la costruzione di ferrovie al Senegal, ed apre al Minietro della marina e delle colonie, nel bilancio passivo e sulle risorse straordinarie del 1880, un credito straordinario di 9 milioni.

Da Parigi a Londra. — I giornali inglesi annunziano che si stanno attivando dei treni celerissimi da Parigi a Londra.

La Compagnia delle ferrovie del Nord, d'accordo colla Compagnia inglese del Chatam, prepara un nuovo servizio di giorno, ad ora fissa, tra Parigi e Londra, per Calais e Douvres. La traversata dello Stretto si farà sul magnifico paquebot a doppio scafo *Calais-Dauvres.*

I viaggiatori partiranno da Parigi alle 9.15 antimeridiane, ed arriveranno a Londra verso le 7 di sera; e viceversa partiranno da Londra (Victoria Station) alle 10 ant. per essere a Parigi verso le 8 di sera.

Il superbo paquebot può trasportare 1000 passeggieri, e fece la traversata da Douvres a Calais in 77 minuti.

Tunnel sotto la Manica. — Leggiamo nel *Télégraphe* del 21 andante:

Il signor Leone Say, con Montebello e Oreton, è arrivato ieri a Douvres per visitare i lavori preparatorii fatti in seguito al progetto del tunnel sottomarino che deve riunire le coste dell'Inghilterra con quelle della Francia.

— I giornali francesi annunciano pure che il Ministro dei lavori pubblici, accompagnato dal Direttore generale delle ferrovie, sig Duverger, il 19 corr. ha visitato il pozzo di studio, che si sta aprendo sulla riva francese a Sangatte, presso Calais.

— Gli amministratori della Compagnia del South-Eastern Railway hanno pubblicato un rapporto sui lavori del tunnel sotto la Manica. Vi si legge che gli studii intrapresi da parecchi mesi dagl'ingegneri tendono a provare che le misure geologiche non sono solamente nella stessa posizione, ma altresì dello stesso spessore ai due lati dello Stretto; che lo strato conosciuto sotto il nome di « vecchia calce grigia » in Inghilterra, e di « creta di Rouen » in Francia, è impermeabile e senza fessure; e che il punto di partenza del tunnel sottomarino dev'essere, non a Saint-Margaret's Bay, ma nel mezzo dello strato di calce grigia, sulla linea del South-Eastern Railway, tra Folkestone e Douvres.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — In data del 21 corr. scrivono da Tunisi all'*Avvenire* di Sardegna:

Mercoledì scorso, 14, col vapore proveniente da Palermo, è arrivato il comm. Martorelli, accompagnato da altri due impiegati. Ha preso possesso della linea ferroviaria, che doveva esser consegnata alla Compagnia Rubattino; ed ha iniziato i lavori d'inventario, che non sono ancora compiuti, ma si continueranno per alcuni altri giorni.

La Compagnia Rubattino nell'esercizio della ferrovia ha introdotte delle modificazioni, che hanno destato piacere fra gli Arabi e fra tutti gli abitanti tunisini. Ha già stabilito delle gite di piacere a prezzi ridotti, con biglietti d'andata e ritorno, da Tunisi alla Goletta, e la folla vi accorre numerosa; tanto che l'utile ricavato da qualche gita fatta finora è stato veramente considerevole. Pensano poi i signori Rubattino e Compagni di migliorare un po' la Stazione, ch'è costruita con modestia soverchia, e di fare lungo il binario riparazioni, che sono assolutamente necessarie, avendo la Compagnia inglese lasciato il tronco ferroviario in condizioni quasi deplorevoli.

Ferrovie austriache. — Secondo una corrispondenza che i *Reichsboten* hanno da Vienna, il Ministro del commercio dell'Austria avrebbe dato ordine di studiare la linea più breve di congiunzione tra la Rudolfiana ed il porto di Trieste.

Contemplando la linea Trieste-Gorizia, che prenderebbe verso settentrione attraverso il Predil e i monti Tauern, Triesta sarebbe avvicinata a Monaco di 44 chilom. in confronto di Venezia. Il corrispondente dei *Reichsboten* scorge in questo progetto uno sforzo dell'Austria a garantirsi dalla possibile preponderanza di Venezia e di Genova, e ad operare una diversione a danno della ferrovia del Gottardo.

Ferrovie Rumene. — Si sono fatti dei lavori preparatorii per la costruzione d'una strada ferrata che, per la Romania e la Bulgaria, unirebbe direttamente Vienna con Costantinopoli.

Questa linea, più corta di 80 miglia e che risparmierebbe 5 ore di viaggio, potrebbe essere compiuta prima della linea austro-serba.

Ferrovie russe. — In questo momento si getta sul Volga, per la ferrovia che deve collegare il Governo di Samara alla Siberia, un immenso viadotto, che sarà lungo quasi come il ponte del Forth, che si costruisce attualmente presso Edimburgo.

Alla massima piena di primavera, il Volga non ha meno di 7 chilometri di larghezza presso Samara. Il viadotto suindicato (dice la *Ilansa*) costerà 17,500,000 fr.; le sue dodici pile, di 55 piedi di altezza, saranno distanti 364 piedi l'una dall'altra.

Ferrovie spagnuole. — Il *Temps* dice che la questione della futura ferrovia attraverso i Pirenei è oggetto di vive discussioni nei circoli militari e finanziarii di Madrid. L'utilità di una tale via di comunicazione diretta tra la Francia e la Spagna è sì grande, che il Governo se ne occupa seriamente; e siccome la linea ferrata esistente tra Marsiglia e Barcellona non è sufficiente alle esigenze del servizio, così il progetto venne dichiarato urgente. Si tratta di costruire una linea diretta fra Madrid e Tolosa, attraverso i monti Pirinei in quel punto che meglio convenga agli interessi internazionali; ed a tale uopo furono presentati al Gabinetto Cànovas tre progetti, i quali furono sottoposti all'esame del Consiglio superiore di guerra. Quel Consiglio, per ragioni strategiche, ha creduto che nessuno dei tre sia attuabile; ma il Consiglio dei ministri ha ordinato al detto Consiglio superiore di guerra di scegliere uno dei tre progetti.

Ferrovie d'America. — Il *Panama Star* annuncia il compimento della ferrovia centrale del Guatemala; il

primo treno di viaggiatori è giunto il 1° giugno ad Escuintba, ultima Stazione della linea. L'inaugurazione ebbe luogo alla presenza dei Presidenti delle Repubbliche di Guatemala, Honduras e San Salvador.

Tunnel sotto l'Hudson — La catastrofe, segnalataci dal telegrafo, avvenuta il 20 corr. nel tunnel che si stava costruendo sotto il fiume Hudson, per mettere in comunicazione ferroviaria la città di Jersey con Nuova York, e che si disse crollato col seppellimento di parecchi operaj, fu prodotta dalla caduta di un muro eretto a sostegno della vôlta del tunnel. Le acque del fiume si precipitarono nel foro. In quel momento vi erano dentro 60 persone, 10 delle quali poterono scampare, mentre è accertato che 29 rimasero affogate. Il disastro accadde di prima mattina. Subito dopo incominciarono i tentativi per salvare gli operaj; cento uomini furono impiegati ad aprire un nuovo ingresso nel tunnel, ma per compiere il lavoro ci volevano tre giorni.

Ferrovie nel Giappone. — Scrivono da Schiangai, che la strada ferrata da Scinbasi a Takasaki doveva essere cominciata nel mese di maggio. Si calcolava, che occorreranno tre anni per terminarla. Scrivono dalla Corea, che non fu ancora nominato alcun inviato per il Giappone. Dicesi che il Governo giapponese manderà degli impiegati alla costa della Corea per fare i rilievi; e terminati i lavori, sarà pubblicata una carta del mare Coreano, sì poco conosciuto ancora, e che può avere una grande importanza, tanto in linea commerciale, che in linea politica.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nel *Popolo Romano*, del 26:

Tra la Giunta municipale e la Banca Tiberina si sono concordate (salvo l'approvazione del Consiglio) le seguenti modificazioni al contratto per la costruzione del quartiere al Castro Pretorio:

La Banca Tiberina assume l'obbligo di fabbricare, entro il periodo spirante coll'anno 1881, il vasto lotto di terreno estraneo alla concessione del Castro Pretorio, e confinante colle vie Venti Settembre, Castelfidardo, Cernaia e Palestro.

Il Comune, in correspettivo, concede alla Banca Tiberina una proroga di anni sei, cioè fino a tutto il 1887, per fabbricare sugli isolati estremi del quartiere, meno la zona dell' isolato 26 prospiciente sulla via di porta S. Lorenzo, per la quale zona è mantenuto l'impegno che ha la Banca di edificarla non più tardi dell'anno 1881.

— Batti e pesta, finalmente il Comune si è deciso a fare qualche cosa per la via di San Vitale. Tra la Giunta municipale e il reverendo Arturo Captier si è firmato un compromesso, sul quale dovrà ora dire l'ultima parola il Consiglio. I patti del compromesso sono i seguenti:

Il signor Captier cede la zona di una sua proprietà per allargare la via di San Vitale fino a metri 12 di sezione; questa zona, della superficie di circa metri quadrati 340, comprende il suolo, una porzione di fabbricato composto di piano terreno e piano superiore, un'altra porzione a solo pian terreno, ed il muro di cinta nel resto del terreno nudo.

Il Comune di Roma, in corrispettivo di detta cessione, paga al sig. Captier la somma a corpo di L. 36,000, comprendente anche l'indennità per ricostruire il prospetto e il muro sulla nuova linea in ritiro; e pagherà le spese di contratto, trattandosi di espropriazione.

La convenienza del prezzo è stata riconosciuta dall' Ufficio d'arte, e la somma occorrente andrà a gravare i fondi rimasti disponibili per l'opera della via Nazionale e sue dipendenze.

Insomma, è un'utile combinazione, e bisogna lodare la Giunta d'aver condotto a termine quest'affare.

Pesi e misure. — Là verificazione quinquennale dei campioni metrici da spedirsi a 22 Ufficii di verificazione è stata ultimata. Non rimane più che sia approvata la verificazione medesima da parte della Commissione superiore dei pesi e delle misure e del saggio dei metalli preziosi.

Questa si radunerà, a tale oggetto, nel prossimo ottobre ed in seguito alle deliberazioni che prenderà essa, i detti campioni metrici saranno, per mezzo del delegato, inviati a quegli Ufficii, che dal Ministero con apposito decreto saranno designati.

Concessione di miniere — La *Gazz. Uff.* del 24 annuncia che, nell'udienza del 20 giugno u. s., S. M. ha firmato il decreto, col quale ai signori Luigi Roetti e Federico Rebessi, Giacomo Gallo, Secondo Galloppo, Ottavio Minoli, Camillo Colombini, Paolo Palestrino, è concessa la miniera d'antracite, detta *Monficis*, posta nel Comune di Demonte, circondario e provincia di Cuneo.

Inchiesta agraria. — In questi giorni l'onorevole Giunta per l'inchiesta agraria tenne varie adunanze, coll'intervento del maggior numero dei suoi componenti e presiednta dall'on. senatore Jacini.

In esse vennero presi ad esame i lavori condotti a termine dalle Commissioni giudicatrici delle monografie agrarie circondariali presentate al concorso a premii, bandito dalla Giunta stessa Le monografie giudicate furono complessivamente 166; per due sole provincie il lavoro di esame non potè venir compiuto.

Il numero dei premii conferiti e riservati a coloro che esaurirono completamente il programma, fu di 34. Le menzioni di lode per lavori che, sebbene pregevoli, pure non svolsero interamente il programma proposto, vennero così ripartite: per 47 memorie un compenso in denaro; per 18 memorie una medaglia d'argento; per 17 lavori, non proposti dalle Commissioni d'esame per alcuna distinzione, a titolo di rimborso per una parte delle spese incontrate dagli autori, un compenso in denaro.

Ci si assicura che alcune monografie furono ritrovate veramente belle.

Le Giunte d'inchiesta continuando i loro lavori nel secondo semestre corrente, allo scopo di riempire le lacune tuttora lasciate dalle monografie, gli on. commissarii sperano di poter compiere per la fine dell'anno l' istruttoria, che chiude il primo e più difficile periodo di questa multiforme e complicatissima inchiesta, procedendo in seguito più speditamente verso la fine per mezzo d'ispezioni locali.

Concorso internazionale per trebbiatrici a vapore a Perugia. — La Commissione giudicatrice dei premii stabiliti pel detto concorso ha ultimati l'11 corr. i suoi lavori; e dopo avere analizzati tutti i risultamenti delle prove, ed apprezzati tutti gli elementi giovevoli a coscienzioso giudizio, assegnava:

Medaglia d'oro del Ministero d'agricoltura (con acquisto di due esemplari della trebbiatrice premiata) all'ingegnere Almici e C., di Milano, per la trebbiatrice Epple di Baviera e per la motrice Brown e May. Costo della coppia, L. 5950. Forza effettiva, cavalli 3.70. Consumo, chilogr. 9.550 di legna per ora e per cavallo.

Medaglia d'argento del Ministero d'agricoltura (con acquisto della trebbiatrice premiata) alla Ditta Cantoni Krumm e Comp. di Milano, per la trebbiatrice e locomobile Hornsby. Costo della coppia, lire 7100. Forza effettiva, cavalli 4. Consumo chilogrammi 13.9 di legna pel cavallo e per ora.

Medaglia d'argento del Comizio agrario di Perugia all'ingegnere Giovanni Fiorenzi, d'Osimo, per la trebbiatrice e motrice di sua costruzione. Costo della coppia, lire 4800. Forza effettiva, cavalli 3. Consumo, chilogr. 15 di legna per cavallo e per ora.

Medaglia di bronzo del Comizio agrario di Perugia agli ingegneri Bale ed Edwards, di Milano, per la trebbiatrice di loro costruzione e per la motrice Seffery e Blancktone.

Furono ammesse alla prova anche le macchine escluse dal concorso per avere una forza maggiore di quella stabilita dal programma.

Opere marittime straordinarie. — La *Gazzetta Ufficiale* del 23 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 19 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la spesa straordinaria

di L. 24,470,000 per l'eseguimento delle opere marittime, già indicate nel progetto di legge a suo tempo pubblicato.

Convenzione postale marittima per la Tunisia. — La stessa Gazzetta ha pure pubblicato il Regio Decreto di egual data, con cui è sanzionata e promulgata la legge che approva la nuova Convenzione colla Società Rubattino e C. pel servizio postale commerciale marittimo per la Tunisia, già da noi pubblicata.

Congresso postale internazionale — Al 1° ottobre p. v. deve riunirsi a Parigi un Congresso postale internazionale, sotto la presidenza dell'on. Cochery, ministro delle poste e dei telegrafi francesi.

Questo Congresso deve finire di regolare certe questioni, che il Congresso tenuto a Parigi nell'aprile del 1878 aveva lasciato in sospeso.

Tutte le Potenze che hanno aderito alla Unione postale universale hanno designato dei delegati per rappresentarle a questo Congresso.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La freddezza del mercato nella scorsa settimana si ripercosse sui valori ferroviarii, i quali quasi tutti rimasero intrattati, o poco favoriti dalla speculazione.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 458 a 457, e discesero un giorno a 453. Le Obbligazioni quasi invariate sul 296. I Boni sul 599.50.

Le Sarde, della serie A, tennero a stento il corso di 305.50; le altre, della serie B, quello di 302 a 301.50; le nuove, meglio tenute, ebbero denaro a 292.75 e 293.25. Le Azioni Ferrovie Romane nominali a 165. Le Meridionali austriache a 287.25 e 289.50. Le Pontebbane a 461. Le Palermo-Trapani a 326 e 327.50.

A Parigi, le Lombarde con poca animazione si negoziarono a 180 e 176; le Obbligazioni a 262 e 264; le Vittorio Emanuele a 281 e 282. Le Azioni Ferrovie Romane a 149 e 145; le Obbligazioni a 335.

CONVOCAZIONI

Società ferro vuoto Cambiaggio *(in liquidazione)* — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 5 agosto p. v. in Milano (Camera di commercio), per udire la relazione della Commissione liquidatrice e relativo resoconto, per deliberare sul compenso ai liquidatori e sul riparto agli azionisti.

Banca Svizzera-Italiana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 11 agosto p. v. in Milano (sede della Banca, piazza Belgioioso, 1), per udire le comunicazioni del Consiglio e deliberare su modificazioni allo statuto.

Avvisi d'Asta

Il 4 agosto p. v., presso la Direzione del Genio militare in Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tettoie per ricovero di materiale d'artiglieria in Ferrara, per l'importo di L. 430,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 43,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta pei lavori di ampliazione della fortezza di Bard, del complessivo importo di L. 269,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 27,000, in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino a due piani nel bastione della Concezione in Genova, sull'importo di L. 40,060, ribassato del 18 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 5 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Rose al burrone Boccalupo, della lunghezza di m. 4865, sull'importo di L. 39,420.47, così ridotto pel ribasso di L. 34.04 p. 0[0 offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Castiglione in Teverina (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tronchi di strada comunale obbligatoria, cioè: 2° tronco della strada Castiglione Stazione (metri 713), e tronco a partire dalla detta strada per raggiungere il confine di Civitella d'Agliano (m. 1851), pel complessivo importo di L. 18,000. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 600 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Lattarico, che dalla Nazionale presso Finita arriva dirimpetto al casino Rodotà, della lunghezza di metri 820.60, in diminuzione della somma di L. 64,593.38, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3600; cauzione definitiva L. 7200.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edifizio ad uso delle Scuole municipali del Borgo San Donato, per il presunto importo di L. 290,000. Le condizioni d'asta sono visibili al civico Uffizio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Bari, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione definitiva della Caserma di S. Rocco del Distretto militare di Catanzaro, per il presunto importo di L. 118,000. Lavori da eseguire entro 450 giorni. Deposito cauzionale L. 8000 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria permanente ai piedi del colle dei Cappuccini in Spezia, per il presunto importo di L. 290,000. Lavori da eseguire entro 950 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 29,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione dei Commissariati militari dei 3 dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine del tipo *Roma*, composta di 6 caldaie a 5 forni ciascuna, e relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 395,250. Consegna negli Arsenali, a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 39,525 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria di Caccamo, per il presunto importo di L. 44,000. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 4400.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per la fornitura in tre lotti: 1° di chilog. 2630 di ottone, zinco e saldatura forte, per l'importo di L. 4630; 2° di chilog. 9200 di regolo di antimonio, per l'importo di L. 20,240; 3° di chilog. 52,000 di piombo in pani, per l'importo di L. 28,600. Consegna del 1° lotto entro giorni 40, e del 2° e 3° entro giorni 25 ciascuno. Deposito cauzionale L. 500 pel 1° lotto, 2100 pel 2°, 2900 pel 3°, in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione consortile di Crevola-Sesia (provincia di Novara), si terrà un'asta per l'appalto del 1° tratto della strada comunale obbligatoria consorziale da Crevola Sesia a Locarno (della lunghezza di m. 1833), per il presunto importo di L. 30,661.21. Lavori da eseguire entro il giugno 1882. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 idem, od un'annua rendita di L. 200 del D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo in Spezia, si terrà un'asta per la fornitura di una caldaia marina del tipo Dora a 4 forni, e relativi accessorii, pel complessivo importo di L. 51,000. Consegna nei R. Arsenali a termini del Capitolato. Deposito L. 5100 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Pisa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino pel ricovero del materiale di 2ª linea d'artiglieria, per la complessiva somma di L. 91,000. Lavori da eseguire entro 270 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 9000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che posseggą un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metr
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicoscolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N 3 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano, Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'U*fente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	1 2
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 4 Agosto 1880 N° 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE ECONOMICHE
E TRAMVIE

(Continuazione e fine — V. N. 30).

Legislazione in Ispagna sulle tramvie. — In Ispagna, la legge generale sulle strade ferrate del 23 novembre 1877 contiene un capitolo (IX) sulle tramvie *(tramvias).* In esso sono definite le tramvie quali strade ferrate stabilite sopra vie pubbliche. La concessione spetta al *Governo*, quando si occupano strade dello Stato, di due o più provincie o simultaneamente strade nazionali, provinciali e comunali, sentite negli ultimi due casi le Provincie ed i Comuni, secondo la legge provinciale e comunale.

La concessione spetta alla *Deputazione provinciale*, se si tratta di occupare strade che stanno a carico esclusivo di una Provincia, o su strade di proprietà di due o più Comuni.

La concessione, infine, è di competenza della *Giunta comunale,* quando la linea debba occupare strade che stanno a carico di un solo Municipio, salvo approvazione del Ministero dell'interno, se si tratta di vie puramente urbane.

Secondo la legge spagnuola, le concessioni non possono avere una durata maggiore di 60 anni, e devono accordarsi per asta pubblica, in base alla tariffa massima od alla località in cui devesi stabilire la linea.

I progetti esecutivi delle opere per le concessioni governative, e in tutti i casi in cui si propone la trazione meccanica, devono essere approvati dal Ministro del commercio e lavori pubblici; in ogni altro caso, dal Governatore civile, sentito l'Ingegnere-capo del Genio civile della provincia.

Per l'esecuzione della citata legge, fu emanato, in data 24 maggio 1878, un regolamento, che contiene le condizioni generali che si dovranno osservare per l'esecuzione e l'esercizio delle tramvie.

È stabilito che non si possano impiegare guide sporgenti dalla superficie del suolo; che la zona tra le rotaie deve esser mantenuta a spese del concessionario; che allo spirare della concessione la linea deve trovarsi in buono stato di manutenzione; che il concessionario ha l'obbligo di assicurare l'esercizio continuo della tramvia; che non può superare le tariffe massime stabilite nel Capitolato e negli atti di concessione; che in fine, se si usa la trazione meccanica, le macchine non devono produrre nè fumo, nè rumore tale, da spaventare i cavalli che trovansi sulla strada ordinaria.

Legislazione in Austria, Germania, Svizzera e Paesi Bassi sulle tramvie. — Nè l'Austria, nè la Svizzera, nè la Germania hanno finora una legge speciale per le ferrovie che hanno sede comune colle strade ordinarie.

In *Austria*, con sovrana determinazione 25 febbraio 1859, fu stabilito di non emanare per ora una particolare legge di concessione *per le ferrovie a cavalli;* però fu autorizzato il Ministro del commercio a fare qualche concessione, in via di esperimento, colle seguenti norme:

1° Che nessun diritto privato rimanga leso in alcuna guisa, e che non abbia mai luogo l'espropriazione forzata;

2° Che si prendano tutte le precauzioni per la sicurezza pubblica, e non si accordino ai concessionarii diritti di sorta, nè facilitazioni sul pagamento dei dazii d'introduzione del materiale estero, se non nel caso di una necessità e di un'utilità pubblica ben riconosciuta;

3° Che lo Stato non accordi mai sovvenzioni, nè garanzie ai concessionarii, e che le liti tra questi ed i privati vengano trattate secondo il Codice civile.

In *Isvizzera*, la prima concessione fu accordata il 4 ottobre 1861 pel tratto Ginevra-Carouge dal Consiglio di Stato di Ginevra, alle seguenti condizioni principali: durata delle concessione 50 anni; la concessione non sarà definitiva che dopo cinque anni di prova, durante i quali l'Autorità concedente potrà, senza obbligo di compensi od indennità, revocare la concessione; altre Imprese possono far correre i loro veicoli sulle guide dei concessionarii, mediante un congruo compenso. Più tardi, il Consiglio della Federazione *(Bundesrath)* deliberò che le tramvie dovessero sottostare alla legge delle ferrovie ordinarie, e che quindi le concessioni fossero di competenza, non solo della Confederazione, ma anche dei Cantoni. Contro tale deliberazione protestò il Cantone di Zurigo, il quale si appellò al Parlamento nel 1877, perchè fosse riconosciuto ai Cantoni il diritto di concessione di tramvie, quando queste debbano occupare strade di proprietà cantonale. Sul reclamo del Cantone di Zurigo, pare non siasi presa finora dal Parlamento svizzero alcuna risoluzione. Fu sollevata più volte la questione, se si dovesse fare una legge speciale per le

tramvie, ed in genere per le ferrovie su strade ordinarie; ma finora è prevalsa l'opinione d'attendere che l'esperienza ne dimostri la necessità.

Nei *Paesi Bassi*, le concessioni delle tramvie sono accordate dal Ministro dei lavori pubblici *(Vaterstaat)*; in *Prussia* sono assimilati ai servizii d'*omnibus*, i quali sono soggetti ai regolamenti di polizia locale, secondo la legge federale del 21 giugno 1869, che decide in ordine alle concessioni.

Legislazione in Italia. — In Italia un primo progetto di legge per la concessione di strade ferrate a cavalli sul suolo delle strade ordinarie era stato studiato dal Consiglio di Stato del regno di Sardegna nel 1856, e riservava esclusivamente al Potere centrale il diritto di concessione. Ma questo progetto non fu mai discusso dal Parlamento subalpino, e dopo il 1856 nessun altro progetto fu proposto in Italia.

Intanto nel 1872, la prima linea di tramvia da piazza Castello alla barriera di Nizza in Torino era aperta all'esercizio, essendoseno fatta la concessione dal Municipio di Torino in data 31 luglio 1871: a questa tennero dietro molte altre concessioni nelle provincie di Cuneo, Milano, Novara, Roma, Genova, Napoli, Palermo, ecc.; cosicchè al 20 aprile 1880, come risulta dal quadro allegato II, trovavansi in esercizio in Italia 586 chilometri di tranvia e 245 circa in costruzione; e per altri 1612 chilom. circa erano state richieste le relative concessioni.

Dapprincipio la giurisprudenza amministrativa riteneva soggette le ttramvie alla legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865; ma, dopo serii studii della questione, ed il parere 3 giugno 1874 del Consiglio di Stato, si è ammesso 1° che, quando trattisi di linee sul suolo di strade provinciali o comunali a trazione animale, non ci sia luogo ad ingerenza per parte del Governo; e che, sotto l'osservanza degli articoli 55 e 80 della legge sui lavori pubblici, e delle discipline sulla polizia stradale, la concessione spetta di diritto alla Provincia ed al Comune; 2° che il Governo faccia le concessioni delle tramvie solo quando cadono sul suolo delle strade nazionali o di ragione demaniale; e che in tutti i casi sia necessaria l'autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, quando l'esercizio debba farsi con motori meccanici, a tenore del regolamento di polizia stradale, approvato con regio decreto 15 novembre 1868, n. 4697, per la circolazione di locomotive sulle strade ordinarie.

A queste norme furono subordinate tutte le concessioni finora fatte in italia; ed una circolare del 20 giugno 1879 (n. 16) del Ministro dei lavori pubblici contiene le norme stesse, e dà le principali prescrizioni che le Autorità devono seguire in ordine alla costruzione e all'esercizio delle tramvie a vapore, le quali sono pure sottoposte ad alcune delle prescrizioni del regolamento di polizia delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n° 1678.

Nel 1877, per opera del Consiglio delle strade ferrate venne preparato uno schema di legge, limitato alle principali disposizioni sulle concessioni ed esercizio delle tramvie, il quale lavoro fu autografato, ma non venne presentato al Parlamento.

Nel prospetto, allegato *I*, sono indicate le principali disposizioni contenute in tale schema di legge.

Riassunto dei diversi sistemi di concessione. — Riassumendo quanto fu esposto, troviamo vigenti in Europa i seguenti sistemi di concessione per le ferrovie che utilizzano il suolo delle strade ordinarie:

1° Il sistema *inglese*, secondo il quale la concessione non può essere fatta se non per legge, come per le strade ferrate ordinarie;

2° Il sistema attualmente in vigore in Francia, nei Paesi Bassi, in Austria, nella Svizzera, ecc., dove il diritto di concessione è riservato al Potere centrale;

3° Il sistema *Belga*, secondo il quale il diritto di concessione spetta:

a) al *Comune*, salvo l'approvazione del Re, se la linea non esce dal territorio di un Comune od occupa principalmente vie comunali, e solo accessoriamente vie provinciali o nazionali;

b) alle *Provincie*, salvo l'approvazione del Re, se estendendosi al territorio di più Comuni della stessa provincia, le linee sono stabilite principalmente od esclusivamente sulle strade provinciali.

c) al *Governo*, se le linee toccano il territorio di due o più provincie, o cadono principalmente od esclusivamente su strade nazionali.

Sul sistema *Belga*, con alcune restrinzioni, sono stati modellati la legge della Spagna ed il progetto Freycinet, non ancora approvato dal Parlamento francese;

4° Il sistema adottato in *Italia*, secondo il quale il diritto di concessione spetta sempre al proprietario della strada occupata, salvo per tutti i casi l'autorizzazione del Potere centrale, se trattasi di trazione meccanica.

Le varie disposizioni dello schema di legge corrispondono ai principii ed ai criterii accennati in questa Relazione; e così (articoli 1 e 2) sono stabilite le norme pel collocamento delle rotaie sulle strade ordinarie, ed allo scopo di rimuovere ogni ostacolo e ritardo, nel caso di più proprietarii di strade interessati nello stabilimento di una ferrovia o di una tramvia sul suolo di esse, non si pote omettere di prevedere il dissenso da parte di una minoranza dei medesimi.

Si ritenne che i principii, ai quali s'informano le norme pei Consorzii obbligatorii, inducessero anche la coattiva imposizione di cotale specie di servitù a carico dei dissenzienti, pel passaggio di una ferrovia economica o di una tramvia nelle loro strade, non credendosi che l'opposizione di pochi debba impedire l'attuazione di un utile servizio dai più desiderato. Così si fece dipendere la prevalenza, dal consenso dei proprietarii di due terzi almeno in lunghezza delle strade da occuparsi.

Per quanto riguarda la competenza della concessione (articolo 3), si stabili che per le ferrovie economiche, sia con sede propria, sia poste in tutto o in parte sul suolo delle strade esistenti, la concessione è fatta dal Governo.

Per quanto alle tramvie, anzichè seguire lo stesso sistema della lunghezza, come nella legge belga, si volle desumere da ragioni più elevate e dalla più ampia sfera d'interesse pubblico cui la concessione riguardi, ad evitare preventive e minute indagini. Quindi prevarrà l'ingerenza dell'Autorità superiore, cosicchè, nella ipotesi di strade appartenenti a classe diversa, tocchi di statuire a chi amministra la strada della categoria superiore.

Quindi, seguendo i criterii della legge sui lavori pubblici in materia di strade, statuirà il Governo allorchè si tratti di occupare strade nazionali o strade provinciali di una o più provincie; il Consiglio provinciale per le strade della provincia, e quello comunale per le strade comunali; e la Deputazione provinciale, stante la sua qualità di tutrice dei Comuni, per strade spettanti a più Comuni.

Allo scopo di allontanare ogni ostacolo o ritardo allo sviluppo di questi mezzi di viabilità, si è lasciato all'Autorità concedente (articolo 4) ogni apprezzamento anche in linea tecnica, non potendo ad essa far difetto mezzi opportuni. A regolare poi l'esercizio in modo conveniente e senza pregiudizio di alcun diritto, parve opportuna la distinzione tra servizio di vera e propria ferrovia e quello di semplice tramvia.

Pigliando a norma la legge del 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, parve acconcio provvedimento quello (articoli 5 e 6), che, prima della concessione chiunque possa sollevare le questioni tutte, donde venga impedita o modificata, e possa promuovere una risoluzione, ponderata e conforme ai generali interessi, dal l'Autorità chiamata a statuire sulla concessione.

Non parve dubbio il concedere a queste opere il privilegio della espropriazione per causa di pubblica utilità (articolo 7), la quale, in quanto alle tramvie, può esser invocata quando riesca indispensabile a facilitarne lo stabilimento.

La necessità di lasciare al Governo una preventiva generale ingerenza, quando vuolsi adoperare per le tramvie un motore meccanico (articolo 8), non parve dubbia nell'interesse della pubblica sicurezza.

In ordine alla durata delle concessioni, parve sufficiente e proporzionato al capitale occorrente allo svolgimento

dell'impresa, quello di anni 50 per le ferrovie e di anni 20 per le tramvie (articolo 9).

Non si dubitò della convenienza di ammettere in principio che un canone debba essere imposto al concessionario, sul giusto riflesso di non doversi trascurare i redditi che si possono ricavare dagli stessi servizii pubblici imposti dalla necessità e dai bisogni dei nuovi tempi, e privare le Amministrazioni pubbliche di un mezzo giusto ed equo, col quale sovvenire alle loro finanze.

Ma doveva la legge fornire le basi e le misure di questo canone? Sembrò che se ne dovesse prescindere: sancito l'obbligo del canone, i singoli Capitolati determineranno quale debba essere, tenuto riguardo delle circostanze speciali.

Similmente si lasciò si Capitolati di determinare i modi e le condizioni di costruzione e di esercizio, i diritti e gli obblighi del concessionario, le tariffe dei trasporti, le penalità convenzionali ed altro.

L'asta pubblica per le concessioni (articolo 10), specialmente nel caso di più attendenti alla stessa impresa, parve il mezzo più acconcio ad evitare indebite preferenze.

L'articolo 11 provvede ad una eventualità, quella cioè che sia deviata o rettificata la strada su cui è stabilito il binario, disponendo che non possa il concessionario nè recarvi impedimento, nè pretendere risarcimento di danni. Queste disposizioni non hanno bisogno di giustificazioni.

Fu riservato alle Autorità competenti (articolo 12) di autorizzare altre ferrovie o altre tramvie, ma parve conveniente ed equo di non permettere una ferrovia od una tramvia in concorrenza.

Le altre disposizioni completano il procedimento per l'uso comune di tratti di ferrovie o di tramvie.

Gli articoli 13, 14 e 15 non hanno bisogno di particolari illustrazioni, in quanto sono fondati sopra disposizioni della legge generale; come pel trasporto della corrispondenza postale e delle persone ed oggetti per conto del Governo, in quanto trattisi per questi ultimi di vere ferrovie, o emanano dal carattere stesso delle imprese contemplate in questo schema di legge, le quali non consentono l'applicazione ad esse di tutte le misure restrittive imposte dagli articoli citati della legge generale dei lavori pubblici, bastando, a giudizio del riferente, a garantire la sicurezza pubblica, la riserva di cui nell'articolo 14, per quanto concerne l'esercizio con macchine a vapore.

La sospensione dell'esercizio per caso di guerra e la decadenza dalla concessione (articolo 15), non richiedono giustificazioni.

L'articolo 16 fa menzione dei diritti che spettano al concedente alla scadenza della concessione, ed a seconda dei generali principii, le opere eseguite nella strada restano a chi ne ha l'amministrazione, e nessun diritto può più vantare colui che ne ebbe un uso precario e determinato.

Nei successivi articoli 17, 18 si contengono disposizioni solite ad introdursi in leggi analoghe, e specialmente quelle che riguardano i Consorzii per ferrovie e tramvie, a cui fu estesa l'applicazione degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª). E qui cade in acconcio il fare osservare che alle ferrovie economiche e tramvie non si è creduto di dovere estendere gli articoli 4 e 5 della legge stessa, riguardanti franchigie ed esenzioni di dazii; poichè tale misura, opportunissima nei primordii delle costruzioni ferroviarie, non sembra conveniente ora che, da più e più anni, in varii modi esse si sviluparono, e che i prodotti nazionali devono e possono bastare per l'efficace concorrenza nell'impianto di tali opere, servendo essa in tal caso semplicemente a favorire l'industria estera in danno della nostrana, contrariamente alle raccomandazioni più volte ripetute da codesta Assemblea.

Compendiante così le ragioni dei varii articoli di cui si compone il progetto di legge, e tralasciando di tener parola degli ultimi tre articoli, che non richiedono speciali informazioni, il riferente si augura che vorrà la Camera approvare il progetto di legge sottoposto alle sue deliberazioni.

(*Segue il progetto già pubblicato nel nostro N. 27 a. c*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Aprile 1880).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di aprile 1880, confrontati con quelli dell'aprile 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di aprile 1880 salì a L. 14,243,209 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,080,186
Bagagli	»	276,265
Merci a grande velocità	»	1,265,445
Id. a piccola velocità	»	6,566,175
Prodotti diversi	»	55,138
Totale	L.	14,243,209

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	8,254,054	L.	7,665,095
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,444,416	»	1,297,188
» Romane	»	2,426,251	»	2,441,149
» Meridionali	»	1,837,353	»	1,781,254
» Venete	»	88,230	»	83,315
» Sarde	»	79,005	»	79,558
Ferrovia Torino-Lanzo	»	34,092	»	33,562
» Torino-Rivoli	»	10,928	»	12,089
» Settimo-Rivarolo	»	11,516	»	11,559
» Milano-Saronno-Erba	»	48,771	»	13,281
» Conegliano-Vittorio	»	8,593	»	4,306
Totale	L.	14,243,209	L.	13,422,356

Si ebbe dunque nell'aprile 1880 un aumento di L. 820,353 in confronto del 1879. — Aumentarono le Ferrovie dello Stato per L. 588,959; le ferrovie di diverse Società esercite dallo Stato per L. 147,228; le Meridionali per L. 56,099; Milano-Saronno-Erba per L. 35,490; le Venete per L. 4,915; Conegliano-Vittorio per L. 4,287; Torino-Lanzo L. 530 — Diminuirono invece le Romane per L. 14,898; Torino-Rivoli per L. 1,161; e le Sarde per L. 553.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'aprile 1879 era di chilometri 8366, nell'aprile 1880 era invece di chil. 8430, come nel mese di marzo, non essendosi dopo il gennaio aperto alcun nuovo tronco. —

I prodotti dal 1° gennaio a tutto aprile 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	29,499,929	L.	27,852,469
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	4,968,442	»	4,720,137
» Romane	»	9,230,954	»	8,742,500
» Meridionali	»	6,823,101	»	6,736,537
» Venete	»	324,298	»	274,501
» Sarde	»	319,635	»	318,549
Ferrovia Torino-Lanzo	»	129,769	»	128,594
» Torino-Rivoli	»	39,444	»	40,302
» Settimo-Rivarolo	»	41,672	»	40,463
» Milano-Saronno-Erba	»	170,928	»	16,380
» Conegliano-Vittorio	»	28,387	»	4,306
Totale	L.	51,576,559	L.	48,874,738

Si ebbe dunque nel 1° quadrimestre 1880 un aumento di L. 2,701,821 in confronto del 1879 — Tutte le linee furono

(1) Vedi *Monitore* N. 23 a. c.

in aumento, fuorchè la Torino-Rivoli, ch'ebbe una diminuzione di L. 858. L'aumento principale si ebbe sulle ferrovie di proprietà dello Stato in L. 1,647,460; sulle Romane in L. 488,454; sulle ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato in L. 248,305; sulla Milano-Saronno-Erba in L. 154,548; sulle Meridionali in L. 86,564; e sulle Venete in L. 40,797. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di aprile 1880, confrontato con quello dell'aprile 1879, presenta le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	2,181	L.	2,039
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,544	»	1,387
» Romane	»	1,442	»	1,451
» Meridionali	»	1,267	»	1,228
» Venete	»	644	»	608
» Sarde	»	342	»	344
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,065	»	1,048
» Torino-Rivoli	»	910	»	1,007
» Settimo-Rivarolo	»	500	»	502
» Milano-Saronno-Erba	»	812	»	632
» Conegliano-Vittorio	»	781	»	861
Media complessiva	L.	1,704	L.	1,619

Si ebbe dunque nell'aprile 1880 un aumento nella media di L. 85, in confronto del 1879. — Aumentarono la linea Milano-Saronno-Erba di L. 180; le ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato di L. 157; le ferrovie di proprietà dello Stato di L. 142; le Meridionali di L. 39; le Venete di L. 36; e la Torino-Lanzo di L. 17. — Diminuirono invece Torino-Rivoli di L. 97; Conegliano-Vittorio di lire 80; le Romane di L. 9; e di L. 2 le Sarde e la Settimo-Rivarolo. —

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto aprile 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	7,800	L.	7,413
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	5,313	»	5,048
» Romane	»	5,488	»	5,253
» Meridionali	»	4,705	»	4,645
» Venete	»	2,367	»	2,003
» Sarde	»	1,383	»	1,379
Ferrovia Torino-Lanzo	»	4,055	»	4,048
» Torino-Rivoli	»	3,387	»	3,358
» Settimo-Rivarolo	»	1,811	»	1,759
» Milano-Saronno-Erba	»	2,848	»	2,730
» Conegliano-Vittorio	»	2,589	»	4,306
Media complessiva	L.	6,123	L.	5,925

L'aumento nella media generale pel 1° quadrimestre 1880 è stato quindi di L. 248.

Tutte le linee furono in aumento, fuorchè la Conegliano-Vittorio, che diminuì di L. 1,726; e la Torino-Rivoli, che diminuì di L. 71. — L'aumento si ebbe poi sulle ferrovie dello Stato in L. 387; sulle Venete in L. 365; sulle ferrovie di diverse Società esercite dallo Stato in L. 264; sulle Romane in L. 235; sulla Milano-Saronno-Erba in L. 118; sulle Meridionali in L. 60; sulla Settimo-Rivarolo in L. 52; sulla Torino-Lanzo in L. 37; e sulle Sarde in L. 4. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del mese di aprile 1880 ascese a L. 10,846, cioè con una diminuzione di L. 246 in confronto dell'aprile 1879; ed il prodotto del 1° gennaio a tutto aprile 1880 ascese a L. 30,006, cioè colla diminuzione di L. 2,003 sull'eguale periodo del 1879.

LE TARIFFE FERROVIARIE

Italo-Austriache e Germaniche

Sull'importante tema dei servizii cumulativi ferroviarii nell'interesse delle nostre relazioni commerciali, troviamo nel *Sole* di Milano le seguenti notizie positive, che dice di aver assunto da persone autorevoli e competentissime.

Le tariffe per il servizio cumulativo ferroviario coll'Austria-Ungheria sono definitivamente concordate sulla base delle condizioni che l'on. Luzzatti ha già chiarite nel suo discorso alla Camera sulle tariffe ferroviarie pontebbane.

Nel proseguimento delle trattative, intese a regolare i particolari delle applicazioni delle tariffe stesse per parte della *Sudbahn*, sorsero alcune nuove difficoltà intorno all'istradamento delle merci di alcune sue Stazioni; ma il dissidio non è di tale entità, che possa compromettere la cosa, quando almeno sia fissato il principio *dell'uguale spesa e resa delle merci*, qualunque sia lo istradamento che prendono. All'Italia preme di affrettare l'inizio di questo servizio cumulativo traverso la Pontebba, che, oggidì aperta ai viaggiatori, non produce alcun effetto utile riguardo al traffico, per la concorrenza invincibile che la *Sudbahn* fa alla *Rudolphsbahn*, la quale esercita la Pontebbana.

I miglioramenti, le modificazioni verranno in appresso; ciò che importa sommamente è che si cominci. E noi siamo lieti che il Ministro dei lavori pubblici consenta in questo ordine di idee ed abbia dato tali disposizioni all'Amministrazione dell'Alta Italia.

Per ottenere il meglio, non si rifiuti il buono, per quanto scarso e relativo.

È lecito sperare che col 1° di ottobre le nuove tariffe in servizio cumulativo sieno poste in effetto fra l'Italia e l'Austria-Ungheria.

Non meno laboriose furono le pratiche pei negoziati delle tariffe italo-germaniche, non tanto per le difficoltà trovate in Germania, ma per quelle incontrate nel tratto della *Sudbahn* da Peri a Kufstein. Ma, se siamo bene informati, si sarebbero già concordate anche le tasse ferroviarie per questo tratto. Quindi nell'ottobre anche le nuove tariffe italo-germaniche potranno essere poste ad effetto.

Non giova illudersi; quando sieno conosciuti, questi patti non appagheranno tutti gli interessi, come succede quando si negozia fra due Stati, che non hanno interessi identici.

Qui poi l'interesse degli Stati si complica con quello delle Compagnie ferroviarie, che in Austria-Ungheria sono influenti, e non esistono più nell'Alta Italia. Ma per ciò che si riferisce alle tariffe pontebbane, noi non conosciamo che un mezzo veramente efficace per ricondurre nella zona di competenza della linea nostra, che ci ha costato tanti milioni, la maggior parte di traffico, che anche coi nuovi patti tenderà a sfuggirci. E il modo è di costruire a casa nostra, senza riguardo ad interessi locali, la più breve scorciatoia della Pontebba a favore di Venezia e Milano, in modo che, perchè si allunga la via artificialmente a nostro danno in Austria, si cerchi almeno di abbreviarla nel territorio italiano. A ciò deve intendere l'egregio Ministro, se vuol lasciare in questi servizii cumulativi traccie sicure e durevoli della sua amministrazione.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 30 giugno 1880.

In relazione al nostro numero del 7 luglio p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile pubblicato dal Consiglio federale svizzero la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 30 giugno scorso:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di giugno
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione ... m.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta ... »	7,556.60	6,941.50	14,498.10
Cunetta dello strozzo »	5,792.40	5,676.10	11,468.50
Strozzo ... »	5,319.60	5,154.70	10,474.30
Escavazione completa e continua ... »	4,650.00	4,712.00	9,362.00
Muratura della vôlta »	6,107.00	5,799.70	11,906.70
Id. del piedritto Est »	4,611.00	5,178.40	9,789.40
Id. del piedritto Ov. »	4,880.00	4,734.20	9,614.20
Acquedotto ultimato »	4,409.00	4,563.00	8,972.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie ...	4,401.00	4,563.00	8,964.00
Galleria restante pel momento senza rivestimento ... »	484.00	»	484.00
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno ... N.	1,886	1,519	3,405
Id. massimo id. »	2,161	1,684	3,845
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio. (1° 8.bre 1879-30 8.bre 1880) L.	24,755,260	23,386,700	48,141,960

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata è provvisoriamente di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Le cifre seguenti dimostrano la progressione che hanno seguito, durante i tre ultimi mesi del 1880, i principali lavori di costruzione:

	Aprile	Maggio	Giugno
Movimenti di terra (non compresi gli scavi per ponti, gallerie ecc.) ... M.	324,590	311,700	310,800
Muratura (muri, ponti ed acquedotti) ... »	16,870	21,540	23,000
Piccola sezione delle gallerie m.	1,090	1,008	924

La situazione alla fine di giugno dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati nel 1879	Lavori eseguiti a tutto giugno	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen ...	31.980	879.250	385.670	45
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	1.357.640	772.480	60
Airolo-Biasca ...	45.838	1.721.890	1,027.580	61
Cadenazzo-Pino ...	16.200	237.870	154.460	58
Giubiasco-Lugano ...	25.952	518.100	16 .680	32
Totale ...	158.712	4.764.750	2,507.870	54
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen ...	31.980	53.250	16.910	34
Fluelen-Goeschenen ...	38.742	89.400	45.280	49
Airolo-Biasca ...	45.838	95.160	50.990	65
Cadenazzo-Pino ...	16.200	27.690	10.470	35
Giubiasco-Lugano ...	25.952	32.680	2.830	9
Totale ...	158.712	298.180	126.480	44

LINEE	Lunghezza comprese le teste (*)	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di giugno	p. 0/0	Situazione alla fine di giugno	p. 0/0	Situazione alla fine di giugno	Situazione alla fine di giugno
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	metri
Immensee-Fluelen ...	5,456.25	5,237.(**)	96	1,505.(**)	28	558	818
Fluelen-Göeschenen ...	7,236.10	5,744.(**)	79	3,811.—	53	922	1323
Airolo-Biasca ...	8,056.70	4,862.(**)	60	3,167.(**)	39	472	614
Giubiasco-Lugano ...	3,219.00	1,146.—	36	71.—	2	»	158
Totale ...	23,968.05	16,989.--	71	*8,554.—	36	1952	2,913

(*) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(**) Comprese le parti a cielo scoperto.

Il numero totale delle gallerie che si riscontrano lungo le suddette sezioni è di 49, delle quali: 10 sulla prima, 20 sulla seconda, 13 sulla terza, e 6 sulla quarta. — La più lunga di tutte le gallerie è quella di Oelberg (linea Immensee-Fluelen), la quale misura metri 1933.35; segue subito dopo quella del Montecenere (linea Giubiasco-Lugano), lunga metri 1675. Altre 5 gallerie superano di poco i m. 1500, e le ultime 4 hanno una lunghezza varia fra i 1000 e 1500 metri.

Sul tronco *Immensee-Fiora*, il tunnel dell'Axemberg venne forato da parte a parte. Il traforo dei tunnels del Gütsch, di Hohfluh e di Oelberg si effettuerà probabilmente nel corso di luglio, ed allora non rimarrà più in lavoro, in fatto di gallerie di direzione, che quella del tunnel di Rindelfluh. Lo strozzo dei tunnels principali è in ritardo.

Sul tronco *Fiora-Göschenen*, al tunnel di Pfaffensprung, la perforazione meccanica non diede che un progresso di 45 metri in 25 giorni. Questo debole risultato è dovuto specialmente alle condizioni eminentemente sfavorevoli della roccia, consistente per la maggior parte in gneis granitico assai duro, compatto e ricco di quarzo.

Nel tunnel di Leggistein, invece, si raggiunse, con 57 metri, il massimo del progresso mensile fino a questo

giorno. Roccia solida, ma facile a scavarsi e con intercalazioni schistose.

Nel tunnel di Rohrbach, i lavori si limitarono a stabilire una comunicazione tra la galleria di sommità e la galleria di suolo.

Si incominciò la muratura delle gallerie di Merschlibach, di Haeggrigerbach e di Neiselen.

Sul tronco *Airolo-Biasca*, i tunnels di Stalvedro, di Monte Piottino e di Polmengo furono forati da parte a parte. Non restano più a forarsi su questa sezione che il tunnel della Lume ed i quattro tunnels elicoidali.

All'imbocco superiore del tunnel di Freggio, le forti pioggie dei 10, 11 e 12 giugno fecero salire le acque nel sotterraneo, al punto che i lavori dovettero esser momentaneamente sospesi. Il traforo della galleria venne interrotto dal 13 al 20 giugno. Si dovette piazzare una terza pompa.

Nel tunnel di Travi, la grande affluenza delle acque ha ugualmente costretto l'Impresa a sospendere di nuovo i lavori d'asse. Dal 13 al 21 giugno, il tunnel rimase impraticabile.

Sul tronco *Giubiasco-Lugano*, i lavori della galleria di direzione furono ripresi verso la fine di giugno nel tunnel di Precassino, ed incominciati il 14 giugno in quello di Meggiagra.

Alla testata nord del tunnel del Cenere, la perforazione meccanica diede un progresso di m. 90, ossia m. 3 al giorno. L'affluenza delle acque ha variato assai sui due cantieri. Dalla parte Nord, l'eflusso dal tunnel era di 16 litri alla fine del mese; dalla parte Sud, le acque ridiscendono dall'imbocco fin sui cantieri. Recentemente venne installata una pompa. Lo strozzo è assai in ritardo.

Nel tunnel di Massagno, la galleria, partendo dal pozzo, raggiunse, il 2[illegible] giugno, il portale sud del tunnel; il numero dei punti d'attacco non è dunque che di due per la galleria di direzione. All'attacco sud, la dolomite fece posto agli schisti minacei.

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di giugno, risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen	N.	623	1,622	2,245
Fluelen-Goeschenen	»	2,100	2,693	4,793
Airolo-Biasca	»	2,098	2,355	4,453
Cadenazzo-Pino	»	»	882	882
Giubiasco-Lugano	»	623	1,094	1,717
Totale	N.	5,444	8,646	14,090

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di giugno su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE		Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	10,713,300	3,957,000	37
Fluelen-Goeschenen	»	22,325,900	9,200,300	41
Airolo-Biasca	»	23,886,700	9,077,000	38
Cadenazzo-Pino	»	2,338,900	542,600	23
Giubiasco-Lugano	»	7,798,800	1,035,700	13
Totale	Fr.	67,063,600	23,812,600	36

Nostre Corrispondenze

LA SCUOLA MINERARIA DI IGLESIAS.

Milano, 1° agosto.

Sciogliendo la riserva contenuta nella mia corrispondenza relativa alla recente inaugurazione delle Ferrovie Sarde, vi mando oggi alcuni ragguagli sulla Scuola mineraria d'Iglesias, da me raccolti in quella occasione, e che spero non vi riesciranno discari.

L'on. Quintino Sella, nella Relazione sulle condizioni dell'industria mineraria in Sardegna, che presentò alla Commissione parlamentare d'inchiesta nella tornata del 3 maggio 1871, esprimeva l'idea che si dovesse instituire in Iglesias una Scuola di Capi-Minatori e Capi-Officina, la quale servisse ad educare un personale indigeno atto alla condotta dei lavori minerarii e di fonderie; ed assicurava che il Governo avrebbe trovato nella città d'Iglesias e nella Provincia di Cagliari il concorso occorrente per la istituzione della detta Scuola.

L'idea felicissima dell'illustre scienziato fu favorevolmente accolta dal Governo, dalla Provincia, dalla Camera di commercio di Cagliari e dal Municipio d'Iglesias, tantochè nel novembre dello stesso anno la Scuola veniva istituita per opera dei suddetti Corpi morali, e vi si inscrivevano dieci giovani. Però negli anni successivi e fino al 1875, il numero degli allievi si mantenne assai limitato, probabilmente per le seguenti cause principali:

1. Per le gravi spese che debbono sopportare le famiglie nell'inviare i propri figli ad Iglesias, ove il vitto e l'alloggio sono assai cari, come accade, in generale, nei paesi industriali.

2. Per la mancanza nella città stessa di una buona Scuola tecnica, che preparasse un buon contingente alla Scuola mineraria.

3. La poca propensione che i giovani di quella città, come quelli di tutta l'isola, aveano per gli studii d'indole industriale, cosa nuova per la Sardegna.

Questo stato di cose poteva forse compromettere l'avvenire della istituzione, se non vi si fosse posto riparo dalla Provincia di Cagliari, dal Comune d'Iglesias e da qualche benemerita Società di miniere, collo stabilire delle *borse* a favore di giovani che si fossero inscritti in quell'istituto e lo avessero frequentato con profitto.

Mercè questo mezzo, suggerito dal Direttore della Scuola, accorsero dalla provincia, e specialmente dalla città di Cagliari agli esami di ammissione dell'anno 1875 76 diecinove giovani, dei quali tre che aveano la licenza dall'Istituto tecnico, e che furono inscritti al 2° anno di corso; talchè in quell'anno la Scuola mineraria contava 25 allievi.

Inoltre venne fondata in Iglesias una R. Scuola tecnica, che però, disgraziatamente, finora è poco frequentata. Da quell'epoca, il numero degli allievi della Scuola mineraria non fu mai inferiore a 20, sebbene la crisi che attraversa l'industria mineraria tenda a distogliere i giovani isolani dal dedicarsi all'arte delle miniere, ed a far prevalere l'amore agli studii professionali.

La Scuola è fornita di buoni ed utili insegnamenti, e le famiglie volentieri vi inviano i loro figli, sapendo che, oltre alla istruzione professionale, vi acquistano un bel corredo di coltura generale, l'amore al lavoro, e l'abitudine della fatica, che sono fattori di prosperità per la famiglia e per la società.

I giovani finora licenziati furono 27, e quasi tutti trovansi ora impiegati presso le diverse Società di miniere dell'isola, in qualità di geometri, di capi-minatori, di conduttori di opificii di preparazione meccanica dei minerali, o di assaggiatori chimici; e tutti fanno onore a sè stessi ed alla Scuola nei diversi rami a cui sono applicati, confermando così coi fatti quanto se n'era ripromesso l'on. Sella medesimo, il quale, per incoraggiamento

sempre degli studii, ha istituto per ogni triennio una medaglia d'oro a favore del migliore allievo licenziato.

Con codesta Scuola si è riempita una lacuna assai lamentata nell'industria mineraria in Sardegna; la quale ora, è sperabile, non dovrà, come per l'addietro, cercare in Germania, in Francia o in Inghilterra il personale tecnico necessario

La direzione delle principali miniere dell'isola è nelle mani di egregi ingegneri italiani, i quali favorirono singolarmente lo sviluppo della Scuola, impiegandovi i giovani da essa usciti, e che, in generale, corrisposero alle speranze fatte per essi concepire.

Ed a questo favorevole risultato si è giunti mediante il buon indirizzo dato fin da principio agli studii, i quali vengono corroborati da frequenti esercizii pratici in campagna, colla guida dei professori, e nelle miniere ove più volte all'anno gli allievi sono inviati a prendere cognizione dei lavori interni e dell'impianto di macchine ed opificii attinenti all'industria montanistica. Così è che gli studii topografici, come quelli inerenti alla coltivazione delle miniere ed alla meccanica, trovano la pratica applicazione, che giova a rendere più efficace l'insegnamento.

Un buon laboratorio chimico ed un gabinetto di mineralogia e geologia, che va ogni giorno arricchendosi di bei campioni di minerali, di roccia e di fossili, valgono ad addestrare i giovani nei saggi di analisi industriali e nella conoscenza dei minerali utili e coltivabili nell'isola. Due volte la settimana, e per non meno di dieci ore, gli allievi del 2° e 3° anno eseguiscono, sotto la sorveglianza del professore di chimica, saggi dei minerali industriali più comuni in Sardegna.

La Scuola possiede altresì un gabinetto di fisica, uno di meccanica, ed una biblioteca, ove gli allievi possono consultare e studiare i buoni libri di cui è fornita.

Con queste facilitazioni, e coll'appoggio che volentieri prestano Direttori e Caporali-maggiori di miniere ai giovani che vi vengono inviati per gli esercizii pratici, è naturale si debbano avere i buoni risultati che se ne ripromettevа il fondatore.

L'insegnamento è impartito da tre ingegneri del R. Corpo delle miniere, che vi professano la chimica, la metallurgia, la meccanica applicata, la coltivazione delle miniere, la topografia, la mineralogia e geologia; da un altro ingegnere, che insegna la matematica, la meccanica elementare e la fisica; da un professore di disegno; da uno di lingua italiana, storia e geografia; e da un professore di lingua francese.

Il segretario della Scuola fa pure da assistente di topograba e di chimica, ed eseguisce nel laboratorio analisi per i privati.

Il Corso dura tre anni, e si accettano i giovani stati licenziati dalle Scuole tecniche; si richiede però un esame per l'ammissione.

Al mantenimento della detta Scuola concorre il Governo per L. 6000, la Provincia di Cagliari ed il Municipio d'Iglesias per L. 3500 ciascuno, la Camera di commercio per L. 2000.

Inoltre il Governo, pel primo impianto e negli anni successivi a titolo di sussidio, e per acquisto di materiale scientifico, accordava altre somme; ed anche la Provincia contribuì allo stesso scopo.

Il Municipio d'Iglesias fornì poi alla Scuola un vasto locale, in cui spese circa 100,000 lire per adattamenti; ed oltre al concorso annuo fisso, sono pure a suo carico le spese occorrenti per materiale non scientifico. —

Nel chiudere questa mia relazione, permettetemi di porgere un sincero ringraziamento all'egregio Direttore della detta Scuola, sig. ing. G. Tesore, che nell'occasione della gita ad Iglesias del ministro Baccarini e degl'invitati all'inaugurazione delle Ferrovie Sarde, si compiacque mostrarmi la Scuola ed i suoi gabinetti, e mi favorì i principali ragguagli che son qui venuto esponendo.

M.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Nell'occasione che in Torino avranno luogo nel prossimo settembre i due annunciati Congressi, giuridico italiano, ed internazionale d'igiene, gli on. sindaco comm. Ferraris e prof. Pacchiotti, che tanto s'interessano per la buona riuscita di entrambi i Congressi, allo scopo di agevolare il concorso anche dall'estero di forestieri, hanno officiato il Ministero dei lavori pubblici, affinchè procuri di stabilire dei viaggi circolari interni ed internazionali fra l'Italia, la Francia e l'Austria.

Il Ministero ha accolto favorevolmente la proposta; e, mentre ha dato la necessaria facoltà al Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per gli accordi colle Meridionali e colle Romane circa i viaggi circolari in servizio interno, lo ha del pari invitato a far pratiche presso le Società estere per poter attuare anche i detti viaggi internazionali. —

Le Società di navigazione Florio e Rubattino hanno già accordato la solita riduzione di prezzo pel viaggio sui loro piroscafi.

Siamo assicurati che, non appena compiuti i lavori per il passaggio provvisorio al viadotto Braida ed alcune altre opere riconosciute necessarie dalla Commissione governativa che ha proceduto alla visita di ricognizione del tronco Picerno-Potenza, questo tronco verrà aperto al pubblico esercizio; ciò che sperasi possa effettuarsi verso il 15 del corrente mese.

Col 1.o di agosto è entrato in vigore il Regolamento per la concessione ed assegnazione gratuita di carrozze di lusso o breaks e di compartimenti riservati sulla rete di ciascuna delle tre Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, ed in servizio cumulativo fra le medesime.

Allo scopo di sollecitare la ultimazione del progetto definitivo pel l'appalto del tronco Verrés-Chambave della linea Ivrea-Aosta, il relativo Ufficio di sezione residente a Verrés venne trasferito ad Aosta.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha aggiudicato alla Ditta Bortolotti e Cantù l'appalto dei lavori d'ampliamento della Stazione di Lonigo ed allacciamento nella medesima del *tramway* Lonigo-Cologna.

Il Consiglio d'Amministrazione delle dette ferrovie ha approvato i preventivi di spesa pel riordino ed ampliamento delle Officine nella Stazione di Verona P. V.

Sino al 15 settembre p. v. sarà attivata fra Montecatini e Pistoia e viceversa una coppia di treni, in aggiunta a quelli stabiliti dall'orario normale, per servire specialmente i numerosi accorrenti a quelle famose Terme.

L'Ufficio incaricato degli studii della linea da Teramo a Giulianova ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del 2° tratto del 2° tronco della linea predetta. Il nuovo tratto, compreso fra il torrente Fiumicello e Teramo, ha la lunghezza di metri 6,000; e l'importo dei relativi lavori è preventivato in L. 570,000, ivi compresa una somma di L. 65,000 per opere e provviste da eseguirsi direttamente dall'Amministrazione governativa. Con questo tratto, il progetto della linea Teramo-Giulianova trovasi completato, per quanto riflette i movimenti di terra ed i manufatti.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 26 al 31 luglio p. p., ha approvato i seguenti progetti in materia ferroviaria:

Costruzione di travate metalliche per tre manufatti ai chil. 44 + 050, 44 + 256 e 44 + 555 nel terzo tronco della linea di Vallelunga (Ferrovie Calabro-Sicule);

Appalto del tronco Matelica-Albacina, nella ferrovia Macerata-Albacina;

Variante alla 7.ma sezione da Oschiri a Monti, nelle Ferrovie Sarde del 2° periodo;

Ampliamento del fabbricato-viaggiatori nella Stazione di Palo, sulla linea Roma-Civitavecchia;

Costruzione di un piano caricatore scoperto nella Stazione di Acerra, sulla linea Roma-Napoli;

Costruzione di un piano caricatore scoperto ed altri lavori di ampliamento e miglioramento nella Stazione di Policastro sulla linea Roma-Napoli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Emissione di rendita per lavori ferroviarii — La *Gazz. Uff.* del 29 luglio p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 29 giugno scorso, controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Veduto l'art. 6 della legge 29 giugno 1880, n. 5514 (serie 2ª), approvativa dello stato di prima previsione della entrata per l'anno 1880, col quale il Governo è autorizzato ad inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare, invece dei titoli ferroviarii contemplati dall'art. 28 della legge 29 luglio 1879; n. 5002 (serie 2ª), tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta basti a ricavare la somma di 62 milioni di lire, necessaria per far fronte nel 1880 alla spesa da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici, a termini dell'art. 24 della legge suddetta del 29 luglio 1879;

Ritenuto che nella rendita predetta deve però imputarsi la rendita di L. 113,010 sopravvanzata a quella creata col R. Decreto del 15 maggio 1879, n. 4916 (serie 2ª), conforme alle previsioni del capitolo 1° dello stato di prima previsione della spesa del Tesoro per l'anno in corso;

Ritenuto che, nella ragione dei prezzi correnti del Consolidato 5 per cento *con decorrenza di godimento dal 1° luglio* 1880, può determinarsi in L. 95 per ogni cinque lire di rendita il saggio di emissione della rendita che rimane da crearsi per il titolo suindicato, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1880, e che in questa base la medesima può essere stabilita in L. 3,152,500;

Salvi gli effetti dell'accertamento finale;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È autorizzata la iscrizione sul Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, dell'annua rendita di L. 3,152,500, con decorrenza di godimeeto dal 1° luglio 1880.

Tariffe ferroviarie. — Leggesi nel *Diritto* del 30:

Sappiamo che il Ministro dell'agricoltura, industria e commercio ha approvato la nuova tariffa speciale di transito a piccola velocità da applicarsi, tanto per il servizio interno, quanto per il servizio internazionale, in sostituzione di quelle attualmente in vigore sulle reti dell'Alta Italia.

Questa tariffa, per quanto a noi consta, risponderebbe pienamente ai desiderii manifestati dalle diverse Camere di commercio, e recherebbe vantaggio non indifferente allo sviluppo ed all'incremento delle industrie nazionali.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha annunciato quanto segue, in data 27 luglio:

Si fa noto al pubblico che, previi concerti fra le Amministrazioni interessate, e conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste ferrovie, col giorno 1°. agosto prossimo andrà in vigore una tariffa speciale a p. v. pei trasporti a vagone completo, in servizio diretto Italo-Germanico, di cereali (esclusi l'orzo tallito ed il riso) e di legumi.

La predetta tariffa, che, in quanto ai cereali, sostituisce quelle N. 1 e 2 del servizio sovraindicato, state soppresse fin dal 1° marzo 1879, è vendibile a cent. 10 per esemplare presso le principali Stazioni di questa rete, ammesse al già detto servizio internazionale.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato in data 30 luglio:

La chiusura dell'Esposizione nazionale di Belle Arti in Torino essendo stata prorogata fino al 26 settembre p. v., si previene il pubblico che la vendita dei biglietti di andata e di ritorno, di cui all'Avviso in data 13 aprile 1880, sarà continuata fino a tutto il giorno 26 detto.

I biglietti di andata e ritorno di cui sopra continueranno ad avere la stessa validità periodica di 10 giorni, ma il ritorno non potrà in nessun caso essere protratto oltre il giorno 30 settembre.

Accidente ferroviario. — Sopra una esagerata notizia sparsa in questi giorni, il Capo-traffico delle ferrovie dell'Alta Italia ha diretto alla *Perseveranza* la lettera, che qui riproduciamo volentieri a schiarimento:

« Milano, 31 luglio.

« *On. sig. Direttore,*

« Nel N. 7463 del giornale dalla S. V. diretto, alla rubrica *Scontro ferroviario*, si legge un articolo desunto dalla *Gazzetta del Popolo*, i cui esagerati dettagli sopra un fatto accaduto il 27 and. alla Stazione di Valenza meritano di essere ridotti al vero, a scanso di infondati allarmi nel pubblico.

« Ecco come stanno i fatti:

« Al treno 274 del giorno succitato dovevansi aggiungere in coda alcuni carri merci, i quali nella relativa manovra accidentalmente si sganciarono, e, per la pendenza della linea, andarono ad accostarsi con qualche impeto contro la coda di quel treno, destando bensì apprensione nei viaggiatori, ma senza che ne avvenissero lesioni o ferite di sorta, non essendo infatti pervenuto alcun reclamo, nè essendosi verificata alcuna avaria, benchè minima, al materiale.

« Nella lusinga che vorrà rendere di pubblica ragione la presente, La prego, egregio sig. Direttore, di accogliere i sensi della mia massima stima.

« *Il Capo-traffico* PONZONI ».

Ferrovie Meridionali. — Alla *Nazione* scrivono da Roma, 1:

Apprendo che l'onor. Ministro dei lavori pubblici, d'accordo col suo onorevole collega del commercio, ha approvato le modificazioni proposte dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali alle tariffe, per ciò che riguarda il servizio cumulativo tra la Sicilia e il continente, affinchè questo possa essere applicato al trasporto in partenza da Taranto e dalle Stazioni sopra Taranto.

Ferrovie Romane. — Scrivono pure allo stesso giornale:

La Società delle Ferrovie Romane, anche per incarico delle Amministrazioni dell'Alta Italia e delle Meridionali, ha domandato al Governo l'autorizzazione di poter concedere le riduzioni sui prezzi di trasporto agli Ordini religiosi ospitalieri e di educazione, in conformità di quanto fu stabilito nella conferenza tenuta a Firenze nello scorso maggio dai rappresentanti delle tre Amministrazioni ferroviarie.

Eguale autorizzazione venne chiesta per le riduzioni sui prezzi di trasporto a favore delle Società ginnastiche.

Tramway Roma-Tivoli. — La *Libertà* scrive:

Sappiamo che tra il Ministero della guerra e la Società del *tramway* Roma-Tivoli è stata definitivamente firmata la Convenzione, già preannunciata, per il trasporto a prezzo ridotto dei militari ed assimilati, dipendenti dal Ministero predetto.

La durata di detta Convenzione è di 9 anni, e la riduzione è del 50 per cento sui prezzi ordinarii.

Sappiamo pure che è specialmente indicato nella Convenzione stessa, che i militari od assimilati, che prendessero stanza in Tivoli onde fare la cura dei bagni, godranno per i prezzi dei bagni stessi di tutte quelle agevolezze che sono accordate ai cittadini tivolesi.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — In seguito dell'incanto tenuto il 23 luglio p. p. nella Prefettura di Lecce, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra la Stazione di Zollino e l'ettometro 31 presso la Stazione di Soleto, della lunghezza di m. 3150 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via), l'appalto stesso venne deliberato per la presunta somma di L. 54,899.68, dietro l'ottenuto ribasso del 12 p. 0[0 su quella di stima.

Il termine utile per rassegnare offerte in diminuzione della detta somma di deliberamento (le quali non potranno essere inferiori al ventesimo) scade col mezzogiorno del 13 corr.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione* del 3:

La Deputazione provinciale, nella sua più recente adunanza, ha concesso all'ing. Napoleone Fondi di Pistoia la facoltà d'impiantare un binario in ferro per l'esercizio di un *tramway* sulla strada provinciale Pistoiese dal Poggio a Caiano a Pistoia. Con questa linea, la quale si stacca dall'altra che da Firenze al Poggio a Caiano sta costruendo il sig. Otlet, viene posta la città di Pistoia in diretta comunicazione con Firenze anche per mezzo di un *tramway*, che attraversa ubertose e popolate campagne. Il progetto presentato dall'ing. Fondi, ed approvato dalla Provincia, è molto bene ideato e redatto; e fra le altre opere progettate avvi quella di una galleria sotto il Poggio a Caiano, per evitare il trasbordo dei passeggieri da una linea all'altra, e la costruzione di un ponte in ferro sull'Ombrone, in luogo di quello proverbiale detto — *il ponte alla Pergola* —. Anzi, a facilitare l'esecuzione della galleria, la Deputazione provinciale ha offerta al concessionario la diminuzione dei canoni chilometrici, dei quali la concessione è onerata, nel caso che la galleria sia realmente costruita. Con questa e le altre concessioni già decretate, il centro della provincia fiorentina viene ad avere una rete ferroviaria economica assai importante e della massima utilità.

— A proposito di concessioni di *tramways*, sappiamo che il sig. Enrico Huntington ha fatto pervenire, entro il mese di luglio, alla Deputazione provinciale un atto regolare di procura della Società di Bruxelles per la stipulazione del contratto di concessione della linea Firenze-Lastra a Signa, il quale contratto sarà firmato entro la settimana corrente.

Tramway Vicenza-Arzignano-Valdagno. — Leggiamo nel *Giornale di Vicenza*, del 2:

Stamane, alle ore 8, erano convenute alla Stazione del *tramway* le Autorità e le altre rappresentanze invitate alla inaugurazione della linea. C'era pure una grande quantità di cittadini.

Poco dopo le 8, monsignor Vescovo diede la benedizione alle macchine. Ma la partenza si dovette ritardare di due ore, in causa di un accidente sopravvenuto ier sera, presso Cornedo, ad un treno di prova, per il quale si dovettero fare delle riparazioni alla strada.

Finalmente il treno inaugurale con gli invitati, preceduto da un treno-staffetta e seguito da altro treno, si mosse verso le 10.

— Lo stesso giornale ha poi i seguenti telegrammi:

Arzignano, 2 *agosto*, *ore* 12. — Siamo arrivati felicemente alle ore 11.45.

Al ponte sul Guà, salimmo l'ultimo tratto col rinforzo di una macchina in coda.

Ad Arzignano ci attendeva una gran folla acclamante, con musica e bandiere. Gli invitati scesero al Municipio, dove erano preparati dei rinfreschi.

Arzignano, *ore* 12,15. — Il treno, che doveva arrivare alle ore 9, arrivò alle 11,45, senza che nessun avviso fosse stato mandato qua del ritardo. Le Autorità e la popolazione aspettarono pazientemente tre ore.

Valdagno, *ore* 14,47. — Partiti da Arzignano alle ore 12.30, siamo arrivati a Valdagno alle 2.10.

Viaggio felicissimo.

A Valdagno accoglienze cordiali e festose; entusiasmo generale.

Al banchetto, di oltre 80 coperti, non mancarono i soliti brindisi, tra cui quelli al Re ed alla Regina, con un telegramma al ministro Baccarini.

Il convoglio ripartiva da Valdagno alle 6, ed alle 8 era di ritorno a Vicenza.

— Ieri poi venne aperta la linea al pubblico esercizio, ma soltanto pei viaggiatori e bagagli. Tra qualche giorno comincierà il servizio anche per le merci.

Ferrovia di Val Seriana. — La Deputazione provinciale di Bergamo e i rappresentanti della Società generale delle Ferrovie economiche di Bruxelles hanno, venerdì scorso, firmato il contratto preliminare per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia tra Bergamo e Ponte della Selva in Valle Seriana. Ora non rimane che l'approvazione del Consiglio provinciale, che si riunirà il 9 corr. per trattare appunto dell'approvazione del detto contratto.

Tramway Milano-Lodi. — La Giunta municipale di Milano accordò alla Società Pistorius, concessionaria del *tramway* Milano-Melegnano-Lodi, di poter prolungare il proprio binario lungo la circonvallazione fino a Porta Lodovica.

Tramways Sale-Alessandria-Casale. — Domenica ebbe luogo l'annunciata inaugurazione dei *tramways* a vapore tra Alessandria-Sale ed Alessandria-Casale.

Il treno inaugurale, partito da Alessandria alle 6 ant., è giunto a Sale alle ore 9.25. Si componeva di 3 vagoni occupati dagl'invitati, tra cui il ministro Villa, il Prefetto d'Alessandria, la Giunta municipale d'Alessandria, la Deputazione provinciale, deputati e senatori della provincia, rappresentanze dei Comuni percorsi dal nuovo *tramway* e di varie Società.

Scambiate le presentazioni ufficiali delle Autorità, ed in mezzo all'entusiasmo della popolazione, il treno ripartì per Alessandria e Casale.

Dopo breve sosta in Alessandria, circa all' 1 pom. il treno si rimise in marcia, e giunse a Casale verso le 5; quivi pure l'accoglienza fu entusiastica, ed agli invitati furono offerti dei rinfreschi.

Fatta mezz'ora di sosta, la comitiva s'avviò di ritorno ad Alessandria, ove giunse circa alle 8, sempre festeggiatissima lungo il tragitto.

Quivi, nel locale della defunta Società enologica, venne agl'invitati offerto un sontuoso banchetto di 350 coperti; ed allo Champagne cominciò la lunga serie di discorsi e brindisi, tra cui per primo quello del Prefetto al Re ed alla Famiglia Reale. Venne poscia la volta al deputato Pasquali, che, a nome dell'Impresa Belloli e Bellisomi, propose un brindisi al ministro Villa; il quale ringraziò commosso, leggendo un telegramma dal presidente del Consiglio di congratulazioni ai promotori della tramvia e di lieti augurii di sempre maggiore prosperità a quelle patriottiche popolazioni.

Lo stesso Ministro offriva poi agl'imprenditori Belloli e Bellisomi le insegne di Cavalieri della Corona d'Italia, onorificenza loro accordata di *motu proprio* da S. M.

La festa chiudevasi con musiche ed illumininazioni; e noi chiuderemo dicendo che la intera linea di *tramways* inaugurata misura 31 chil; fu progettata dall'ing. Luigi Musso in unione col geometra Francesco Lavagno.

Ha pendenze che superano il 6 p. 0[0], e curve di minimo raggio; ma le difficoltà furono tutte felicemente superate.

Le macchine provengono dall'estero; le vetture, comode ed eleganti, escono dalle officine dei bravi fratelli Grondona di Milano.

Tramway di Casale. — Il *Monferrato* scrive che sta per costituirsi una Società pel progetto di *tramway* Casale-Pontestura-Castel San Pietro degli ingegneri Musso e Berretta.

E così i progetti di *tramways* già eseguiti, in corso di esecuzione e definitivamente studiati a Casale, sarebbero quattro, cioè:

1. Quello da Casale ad Alessandria (progetto Belloli e Bellisomi) (*testè inaugurato*);
2. Quello da Casale a Camagna (progetto Musso e Lavagno);
3. Quello da Casale a Casorzo per Ottiglio (progetto Bagutti);
4. Quello suddetto da Casale a Castel S. Pietro per Pontestura (progetto Musso e Berretta(

Tramway di Biella. — La *Gazzetta Biellese* annunzia che venne conchiuso il contratto tra la Provincia di Novara, rappresentata dal cav. ing. Mazzucchetti, e la Società Belga per la costruzione di un *tramway* a vapore fra Biella e Cossato.

Per ora si metterà in esercizio il tratto da Chiavazza a Cossato e viceversa, in attesa della costruzione della strada Lamarmora, che dovrà congiungere il *tramway* alla Stazione ferroviaria di Biella.

Il progetto della nuova strada Lamarmora, compilato dal sig. geometra Gurgo, venne di già approvato dall'Ufficio tecnico provinciale, e quanto prima verrà sottoposto al Consiglio comunale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Sabato scorso, secondo il *Luzerner Tagblatt*, il Tribunale federale ha risolto la quistione di espropriazione pendente tra la Ferrovia del Gottardo e l'Istituto di credito lucernese circa ad occupazione di terreno e ad altri inconvenienti presso l'Urnerhof in Fiora. Basandosi sopra il referto della maggioranza di una Commissione di esperti, la Società della Ferrovia del Gottardo venne condannata a fr. 50,000 per deprezzamento dell'albergo, cioè in complesso fr. 80.695 da pagarsi all'Istituto di credito. La Ferrovia del Gottardo era rappresentata in questo processo dall'avv. L. Curdi e l'Istituto di credito dall'avv. Joet Weber.

Ferrovia del Sempione — Il *Journal de Genève* ci apprende che, durante il decorso mese di giugno, la ferrovia del Sempione trasportò 15,436 viaggiatori e 5,414 tonnellate di mercanzie. Gl'introiti ammontarono a 62,460 franchi e 15 centesimi, e superarono di 7243 franchi e 57 centesimi quelli del mese corrispondente del 1879.

Gl'introiti totali del primo semestre 1880 ascesero a 289,452 franchi e 26 centesimi, e superarono quindi di 34,331 franchi e 95 centesimi quelli del primo semestre dell'anno passato.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia ha indirizzato alle Camere di commercio una circolare, con cui annunzia loro l'istituzione di un apposito Bollettino periodico, nel quale saranno pubblicati i progetti di riforme alle tariffe ferroviarie presentati dalle diverse Compagnie all'approvazione del Ministero. Questo Bollettino sarà inviato a tutte le Camere, le quali così saranno poste in grado di presentare al Governo le loro osservazioni e di fornirgli gli elementi necessarii per risolvere, con piena cognizione di causa, questioni che toccano così da vicino gli interessi del commercio e delle industrie.

Il *Sole* segnala questo esempio al Governo italiano, perchè si decida ad imitarlo, e noi di buon grado gli facciamo eco.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — L'*Avvenire* di Sardegna ha da Tunisi, 21:

Sabato 17, il comm. Macciò, console generale d'Italia, presentava a S. A. il Bey l'Amministrazione della ferrovia Rubattino.

Erano presenti il comm. Martorelli, l'ingegnere Malvolti, il signor Aurelio Fedriani ed il cav. Ravasini.

Il Bey fu oltremodo gentile, e disse belle parole d'incoraggiamento per la Società Rubattino, e di simpatia per l'amica Italia.

Ferrovie tedesche. — Secondo il *Morning Post*, è stato preparato un progetto di legge, dietro ordine del Ministro della guerra, il quale dispone che in tempo di guerra la direzione delle ferrovie dell'Impero verrà consegnata alle Autorità militari. Sotto questa direzione si considereranno in prima linea gli interessi dello Stato ed il servizio dei trasporti militari. È questo un piano del conte Moltke, il quale giudica che la direzione militare delle ferrovie offrirebbe incalcolabili vantaggi in tempo di guerra.

— Dietro iniziativa della regia Direzione delle ferrovie prussiane, il 12 corrente avrà luogo a Berlino una Conferenza per discutere sul modo di bandire dalla Germania il carbone inglese.

Ferrovie del Brasile. — I lavori in corso sulla ferrovia tra Paranagua e Curitiba, nella provincia di Paranà, sono pressochè terminati, e l'inaugurazione della linea si farà tra breve. Questa ferrovia fu intrapresa da una Compagnia francese, ed avrà una grande importanza per lo sviluppo delle risorse interne del paese. Mercè questa linea, la navigazione della parte superiore del Paranà diverrà proficua, e così pure la rete delle comunicazioni aperte con parecchi fiumi. Almeno 1200 miglia di corsi d'acque navigabili saranno così aperte al commercio, delle quali 510 accessibili ai piroscafi di poca immersione.

Curitiba e Paranagua sono per 25 miglia di latitudine sud e 50 gradi di longitudine ovest (Greenwich); Paranagua ha un porto di mare sull'Oceano atlantico. Questi due punti si trovano ad una distanza di circa 75 miglia l'uno dall'altro.

Disastro in America. — L'*Eco d'Italia*, di Nuova York del 17, reca i seguenti ragguagli sopra una notizia recataci dal telegrafo, ed accennata nel nostro numero precedente:

Ecco un caso che merita un'accurata investigazione da parte del regio Console generale italiano.

Giovedì mattina, a mezza strada tra Pearsallorner ed East Rockaway sulla ferrovia Long Beach, nella Long Island, per criminosa negligenza dei capi, rimasero mortalmente feriti due Italiani, più o meno gravemente dodici altri, e ricevettero contusioni altri sette.

Alcuni braccianti, impiegati a caricare la sabbia destinata al letto della strada ferrata, ebbero ordine, mentre un treno si avvicinava, di trarre da parte l'antenna della grue sospesa sotto il binario ad un'altezza insufficiente al passaggio del camino della locomotiva. Ma l'ordine fu dato troppo tardi, e l'antenna, colpita nel mezzo, pel contraccolpo lanciò in ogni direzione i lavoranti che tiravano la fune, mentre ventun Italiani, che, inscienti del pericolo, stavano ritti sui vagoni, furono gettati al suolo col risultato surriferito.

Una severa inchiesta potrà dire se questo fatto fu accidentale; ma a noi pare la conseguenza pura e semplice d'una criminosa negligenza, per cui deve essere tenta responsabile la Società costruttrice.

I feriti, medicati temporariamente sul luogo, furono ricoverati negli Ospedali di San Pietro in Brooklyn e della città, ed in quest'ultimo morì nella sera stessa Pasquale Caroli di anni 40.

Notizie Diverse

Fortificazioni di Roma. — Leggiamo nel *Diritto*:

Dalla Direzione del Genio militare sono stati inviati al Comando territoriale i progetti compiuti e particolareggiati dei forti Prenestino, Casilino e Tiburtino, tre dei sei che rimangono ancora da farsi per ordinare il sistema di fortificazione di Roma.

Questi progetti passeranno subito dal Comando territoriale del Genio militare al Ministero della guerra, che dovrà riesaminarli ed approvarli.

Come saranno esaurite queste formalità, si potrà mettere mano ai lavori di costruzione dei forti, che si crede potranno essere deliberati per la fine di settembre ed incominciati ai primi di ottobre; essendochè i fondi necessarii sono stati approvati e stanziati, e si sono intrapese dalla Direzione del Genio militare suddetto le relative pratiche per le opportune espropriazioni dei terreni sui quali dovranno sorgere i sunnominati forti.

— Con Decreto del 29 luglio p. p. la Prefettura di Roma ha autorizzato il Ministero della guerra ad occupare i residuali metri quadrati 11,954.50 della tenuta detta « La Parrocchietta », confinanti col Vicolo Morto, colle proprietà di Giuseppe Eugeni, Jacobini Lorenzo, Ignazio e Giovanni, e cogli altri terreni precedentemente espropriati, di proprietà del signor Pietro Cancellieri; per i quali terreni residuali è stata depositata a favore del proprietario la somma di L. 5655.13.

Questi terreni servono pel forte militare Portuense.

Dogana unica in Milano. — Il *Sole* annuncia che, in seguito alle vive istanze fatte dalla Camera di commercio di Milano all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, perchè sollecitasse i lavori di costruzione della Dogana unica, la prefata Amministrazione, con lettera del 29 luglio p. p., ha notificato alla Camera, che essa « procura con ogni mezzo di dare il più forte impulso all'andamento dei lavori suaccennati, e che anche recentemente furono diramate precise e perentorie istruzioni ai Servizii dipendenti, perchè siavi provveduto colla massima alacrità ».

È da sperare (dice il *Sole*) che i propositi dell'Amministrazione suddetta siano attivamente proseguiti.

Ingegneri geologi. — La *Gazz. Uff.* del 27 luglio annunciava che con Decreto dell'11 mese stesso S. M. ha nominato ingegneri geologi di 3ª classe, con lo stipendio di lire 2400 a decorrere dal 1° luglio suddetto, i signori: Claudio Sormani, Bernardino Lotti, Domenico Zaccagna, Emilio Cortese, Michele Anselmo ed Ettore Mattirolo.

Concessione di miniere. — La stessa *Gazz.* annunciava pure che S. M., in udienza del 24 giugno u. s., ha firmato il decreto, con cui alla Ditta Richardson e Comp. di Swanzea è concessa la miniera di calamina detta *Grina*, *Gona* e *Splazzi*, posta nel Comune di Oltre il Colle, circondario e provincia di Bergamo.

Nell'udienza del 13 detto mese, S. M ha firmato il decreto, col quale alla Società anonima *Compagnia Generale delle Miniere* è concessa la miniera di piombo detta *Perdas de Fogu*, posta nel Comune di Fluminaggiore, provincia di Cagliari.

E nell'udienza medesima, S. M. ha firmato il decreto, col quale ai signori Isacco, Flaminio ed Alberto fratelli Modigliani e W. e G. Gibson viene concessa la miniera di calamina detta di *San Pietro d'Orzio*, posta nel Comune omonimo, provincia di Bergamo.

Congresso delle Casse di risparmio. — Il convegno delle Casse di risparmio a Roma, per discutere i limiti nei quali deve contenersi lo Stato nell'esercizio dell'industria bancaria, si terrà nei primi giorni del novembre pross. Molte Casse di risparmio hanno già nominato i loro rappresentanti. Intanto si è costituito un Comitato, il quale diramerà i quesiti da trattarsi al convegno.

Il Comitato è composto, oltre che dell'on. Luzzatti e del Direttore della *Nuova Antologia*, prof. Protonotari, promotori di questo convegno, degli onorevoli Minghetti, Genala, Pedroni, Vacchelli, Cagnola Francesco, De Zerbi, Leardi, Berti Ferdinando, Grimaldi, San Donnino, Boselli, Fortunato ed altri.

Ufficii postali. — Col 1° agosto corr. vennero aperti i seguenti nuvi Uffizii postali di 2ª classe:

Cardò (prov. di Cuneo); Castelbaldo (prov. di Padova); Fontevivo (prov. di Parma); S. Agata d'Esaro (prov. di Cosenza).

Ufficii telegrafici. — Il 10 luglio p. p. in Firenzuola (provincia di Firenze), l'11 in Voltaggio (provincia di Alessandria), ed il 18 in Ciminna (provincia di Palermo) ed in Orsogna (provincia di Chieti), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Miniere nella Tunisia. — Le miniere della montagna del Piombo, già concesse dal Bey di Tunisi al barone Castelnuovo, furono rilevate da una Società sarda, la quale è venuta nella deliberazione di costruire i forni necessarii; ed appena questi saranno pronti, i lavori saranno intrapresi.

Canale tra l'Atlantico ed il Mediterraneo. — Il senatore Duclerc ha presentato al Governo francese un memoriale sui vantaggi militari del progetto di un canale da Bordeaux a Narbonne, che, oltre il *Canal du midi*, metterebbe in comunicazione l'Oceano atlantico col mare Mediterraneo. Seconde i risultati degli studii fatti da apposita Commissione, il canale avrebbe la lunghezza di circa 406 chilometri, la profondità di metri 8.50 e la larghezza di 56 metri.

Si calcola la spesa a 550 milioni di franchi.

Il risparmio di via da Bordeaux a Marsiglia sarebbe di 2572 chilometri, ed il passaggio da un mare all'altro potrebbe aver luogo in 51 ore; così che tra Malta e Brest si avrebbe un vantaggio di quattro giorni per le navi a vapore, che fanno 13 chilometri all'ora.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La bufera nel mercato della scorsa settimana non risparmiò i valori ferroviarii, senza che anche per essi esistesse alcuna causa particolare. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 448 caddero a 435, ed occorsero gli argani a tirarle su fino a 444. Le Obbligazioni relative, risparmiate sempre fin qui, cedettero esse pure, e da 293 scesero a 294. Nei Boni non si fece nulla, e poco si fece nelle Sarde; la serie A, quotata a 304.25 e 304; la serie B, a 301 e 300.50; le nuove, a 292.25 e 291.50. Neglette le Azioni delle Ferrovie Romane a 162. Le Meridionali austriache fiacche sul 289.25 e 287.50. Le Pontebbane stazionarie sul 462. Le Palermo-Trapani sul 326 al 325.50.

A Parigi, le Lombarde quotate a 175 e 176; le Obbligazioni a 262 e 260; le Vittorio Emanuele a 282 e 280; le Azioni Ferrovie Romane a 142 e 140; le Obbligazioni a 332 e 333.

CONVOCAZIONI

Società anonima italiana per la fabbricazione della Dinamite e di prodotti chimici. Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordi-

naria pel giorno 28 corr. ad Isleten presso Fluelen in Svizzera, per approvare gli statuti definitivi della Società Dinamite Nobel, per adottare la forma delle Azioni definitive, per nominare gli amministratori e fissare il valore dei gettoni di presenza, e nominare i commissarii, fissandone la rimunerazione annuale.

Società Veneta-Montanistica. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 settembre p. v. in Venezia (Borsa), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e deliberare sulle relative proposte, per approvazione dei bilanci a tutto 1879, e per la nomina di due consiglieri e due revisori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Strada ferrata di Pinerolo. — Dal 2 corr. si paga agli azionisti il riparto semestrale di L. 9 per ciascuna Azione, nonchè L. 8.25 pei titoli di godimento, presso la Ditta Gius. Malan e C. in Torino.

Avvisi d'Asta

Il 9 corr., presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Assoro, da questo Comune alla Stazione ferroviaria Assoro Valguarnara, della lunghezza di m. 12,100, per il presunto importo di L. 124,898.64. Lavori da eseguire entro 8 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio ad uso delle Scuole municipali nel Borgo Po, per il presunto importo di L. 150,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Municipio, si terrà un'asta per l'appalto della formazione di un tratto di muro e di strada d'alaggio lungo il Po, a valle del ponte in pietra, dal tratto già esistente alla via Santa Giulia, della lunghezza di m. 380 circa, ed altre opere accessorie, per il complessivo importo di L. 135,000. Lavori da eseguire prima del maggio 1881. Deposito interinale L. 13,510 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di Scuole municipali nella borgata del Regio Parco, per la presunta somma di L. 70,000. Lavori da eseguire prima dell'ottobre 1881. Deposito interinale L. 7000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Ancona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un edificio in Ancona ad uso degli Ufficii giudiziarii della città, sul prezzo di L. 287,477.49, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000 in moneta effettiva; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Perugia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un magazzino a due piani lungo il lato sud della nuova Caserma di artiglieria in Foligno, sul prezzo di L. 39,300, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4000, a termini del Capitolato.

— L'11 detto mese, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria detta di *Valle Argentina*, della lunghezza di metri 7670, sul prezzo di lire 79,700.25, a cui venne ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5700 in valuta legale; cauzione definitiva lire 11,400 idem o rendita D. B.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Ferentino (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del pubblico Cimitero, per la presunta somma di lire 70,281.01. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7,028.10.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della sessennale manutenzione delle opere d'arte al porto di Palermo negli anni 1881-86, sul prezzo di annue L. 11,398, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 40,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), sul prezzo di L. 148,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 250 giorni, in 4 rate eguali di 10,000, la prima entro 100 giorni, e le altre di 50 in 50 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 14,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesto giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Infermeria per cavalli nella Piazza d'Armi di Venaria Reale, per l'importo di L. 19,700. Lavori da eseguire in 120 giorni. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Castrovillari (prov. di Cosenza), si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento del fabbricato di S. Francesco d'Assisi ad uso del nuovo Distretto militare, pel presunto importo di L. 45,000. Deposito cauzionale L. 4500 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino per la conservazione delle polveri nel R. Polverificio di Scafati, per la somma di L. 50,000, ribassata del 4 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di trasformazione dell'attuale Faro nell'isola di Tino in un faro di 1° ordine a luce elettrica, pel presunto importo di L. 75,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 3750; cauzione definitiva L. 7500 in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un padiglione per ufficii della Scuola di tiro ed accessorii, nel poligono di artiglieria in Persano, per la presunta somma di L. 92,000. Lavori da eseguire in 550 giorni. Deposito cauzionale L. 9200 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Venezia e Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un faro di scoperta di 2° ordine ed edificii annessi, da erigersi alla Punta Maistra, in provincia di Rovigo, per la presunta somma di L. 220,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 11,000 in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva L. 22,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'alveo comune dei torrenti di Nocera (provincia di Salerno), per la presunta somma di L. 394,658. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Monasterolo (prov. di Cuneo), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Varaita, fra Monasterolo e Scarnafigi, ed opere accessorie, per conto del Consorzio dei Comuni Monasterolo, Saluzzo, Scarnafigi, Cavallermaggiore, Villanovasolaro, Ruffia e Murello, per la presunta somma di L. 137,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 6,000 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000 idem.

Appalti deliberati

Al signor Giovanni d'Urso venne aggiudicato l'appalto per la costruzione della strada provinciale fra Anzi ed il torrente Fiumarella per L. 254,672.22, col ribasso del 13.85 0[0;

All'Impresa Alessandri l'appalto per la costruzione del tronco ferroviario Giulianova, all'ettometro 87, per lire 120,903.06, col ribasso cioè di lire 29 0[0;

All'Impresa Peraldo l'appalto della ferrovia dall'ettometro 87 al Rivo Ripatone per L. 130,249.41, col ribasso di L. 28 0[0.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

28ª Settimana. — *Dal 9 al 15 luglio* 1880.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	417,755.75	288.90
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	356,451.97	246.51
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 61,303.78	+ 42.39
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	11 521,479.36	7,967 83
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	11,275,449.62	7,797.68
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 246,029.74	+ 170.15
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,175.—	146,410.57	124.60
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	141,166.01	122.54
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 23	+ 5,244.56	+ 2.06
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,166.16	4,552,534.18	3,903.87
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.22	4,32ô,647. »	3,758.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 14,94	+ 225,887.18	+ 145.56

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	32,356,11	13.891.53	8,669.47
Piccola Velocità	6,773,33	514.02	2,427.50
Totali . . .	39,122.44	14,405.55	11,096.97

Strade Ferrate Romane

22ª Settimana — *Dal 27 maggio al 2 giugno* 1880

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	609,175.37	18,947.74
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	536,602.99	16,690.46
Differenza in più . . .	—	72,572.38	2,257.28
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 giugno 1880 .	1,681	12,182,347.23	17,176.52
Periodo corr. 1879	1,667	11,311,502.70	16,082.62
Aumento	14	870,844.53	1,093.90
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del febbraio 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	6,820.59	»	29,073.03	35,893.62
Bagagli e cani.	»	97.32	»	533.14	630.40
Merci a G.V. ..	»	742.01	»	3,885.76	4,627.77
Merci a P.V. ..	»	7,234.16	»	24,125.32	31,359.48
Introiti diversi.	»	396.33	»	735.24	1,131.57
Totale L.	»	15,290.41		58,352.49	73,642.90

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto per la costruzione di muri a secco per chiusura della Via sulla Linea ROMA-NAPOLI.

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla costruzione di metri lineari 10,000 di muri a secco per la chiusura di diversi tratti di via compresi fra le Stazioni di *Marino* ed *Albano*, sulla linea Roma-Napoli, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, il progetto e la perizia saranno ostensibili, a partire dal 5 corrente, nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo della 3ª Sezione del Mantenimento situato al piano superiore della Stazione di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, o presso il Gestore della Cassa in Roma, una cauzione provvisoria di L. 500 in danaro, ovvero in rendita del valore corrispondente, al corso del giorno, in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo da una lira, secondo la Modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 17 corrente mese. La busta contenente l'offerta, dovrà portare l'indicazione: *Offerta per la costruzione di muri a secco.*

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quando anche questi non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 1 *Agosto* 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto per la costruzione del passaggio inferiore di S. Bibiana e apertura del nuovo viale omonimo.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione del passaggio inferiore di S. Bibiana ed apertura del nuovo viale omonimo, situato entro il piazzale della Stazione di Roma al Ch. 1, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il capitolato, il progetto e l'elenco dei prezzi saranno ostensibili, a partire dal 27 luglio 1880 nell'Ufficio dell'ing. Capo della 3ª. Sezione del Mantenimento situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di Cassa in Roma, a titolo di cauzione provvisoria, L. 3000 in denaro, ovvero in rendita, del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle al portare del Debito Pubblico Italiano, od in titoli della Società direttamente garanti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo di una lira, secondo la modula che fa parte del capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 10 agosto p. v.

La busta contenente l'offerta dovrà portare l'indicazione: *Offerta per la costruzione del passaggio inferiore di S Bibiana.*

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio civile o di un Ingegnere Capo-Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere del genere di quelle comprese nel presente appalto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 24 luglio 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 11 Agosto 1880 N° 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE VENETE

nel 1879

Dalla Relazione del Consiglio d'amministrazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, presentata, non a guari, all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti, ricaviamo le seguenti notizie intorno all'esercizio delle linee consorziali venete da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano, e di quella da Vicenza a Schio.

Nel 1879, dalle linee predette si ebbe il reddito lordo complessivo di L. 1,027,304.97, così diviso:

Linea Vicenza-Treviso	L. 524,943.82
» Padova-Bassano	» 290,230.27
» Vicenza-Schio.	» 212,130.88

In questi prodotti i viaggiatori contribuirono nelle proporzioni seguenti:

Linea Vicenza-Treviso per	L. 217,254.42
» Padova-Bassano	» 205,896.54
» Vicenza-Schio	» 102,542.58

I bagagli e cani:

Linea Vicenza-Treviso per	L. 4,759.64
» Padova-Bassano	» 3,371.73
» Vicenza-Schio.	» 1,450.89

Le merci a grande velocità:

Linea Vicenza-Treviso per	L. 32,281.08
» Padova-Bassano	» 23,423.97
» Vicenza-Schio.	» 9,612.12

Le merci a piccola velocità, compreso il transito dei carri dell'Alta Italia:

Linea Vicenza-Treviso per	L. 267,130.77
» Padova-Bassano	» 54,192.28
» Vicenza-Schio.	» 94,115.41

Gli introiti diversi:

Linea Vicenza-Treviso per	L. 3,517.91
» Padova-Bassano	» 3,345.75
» Vicenza-Schio	» 4,409.88

Dividendo ora la cifra complessiva dei prodotti per la lunghezza delle dette linee, che è di 140 chilometri, si ha un reddito medio chilometrico di L. 7,337.89.

E, calcolando che nella somma di L. 1,027,304.97, la linea Vicenza-Schio rappresenta L. 212,130.88, il reddito chilometrico sarebbe allora, compreso l'importo del transito, di L. 7,547.91 per le linee consorziali Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, e di L. 6,629.09 per la Vicenza-Schio, la quale ha la lunghezza di chilometri 32.

Il numero dei viaggiatori, che percorsero queste linee nel 1879, fu di [illegible],223, ossia 252,871 sulle consorziali, e 85,352 sulla Vicenza-Schio.

I bagagli ascesero a chilogrammi 600,793, ossia 480,261 sulle consorziali, e 120,530 sulla Vicenza-Schio.

Le merci a grande velocità raggiunsero la cifra di chilogrammi 3,720,825, ossia 3,087,361 sulle consorziali, e 633,464 sulla Vicenza-Schio.

Quelle a piccola velocità diedero un peso complessivo di chilogrammi 51,331,527, ossia 28,991,767 sulle consorziali, e 22,339,760 sulla Vicenza-Schio.

Tanto per la grande, che per la piccola velocità, fu escluso dal peso suaccennato il bestiame, il cui trasporto ascese alla cifra, tra grande e piccola velocità, di 76,782 capi, dei quali 71,990 sulle consorziali, e 4,792 sulla Vicenza-Schio, con un notevolissimo aumento in confronto dell'anno precedente.

I carri dell'Alta Italia transitati da Vicenza a Treviso e viceversa furono, dal 6 marzo 1879 (epoca in cui ebbe principio il transito) al 31 dicembre dello stesso anno, in numero di 10,525 carichi, dei quali 2,619 da Vicenza a Treviso, e 7,906 da Treviso a Vicenza.

I primi trasportarono un peso di chilogrammi 16,427,507, nonchè 14 capi di bestiame; ed i secondi un peso di chi-

logrammi 60,343,857, e n. 2,151 capi di bestiame. Complessivamente quindi, vennero trasportati in transito chilogrammi 76,771,364 di merci varie, e n. 2,165 capi di bestiame.

Il prodotto ricavato dai trasporti in transito sulla linea Vicenza-Treviso durante la suddetta epoca (6 marzo — 31 dicembre 1879) ammontò a L. 157,875.

A complemento dei brevi cenni esposti circa i redditi ottenuti nell'anno 1879 dalle dette ferrovie, giova dare il seguente quadro, che segna il confronto dei prodotti dell'anno 1878 con quelli del 1879, e le differenze in più ed in meno risultanti nell'anno 1879

LINEE			Viaggiatori	Bagagli	MERCI a grande velocità	MERCI a piccola velocità	INTROITI diversi	TOTALE
VICENZA-TREVISO	Anno	1879	217,254.42	4,759.64	32,281.08	267,130.77	3,517.91	524.943.82
		1878	223,179.16	5,006.73	34,558.19	84,987.69	3,294.50	351,026.27
	Differenza	in più	»	»	»	182,143.08	223.41	182,366.49
		in meno	5,924.74	247.09	2,277.11	»	»	8,448.94
		assoluta	— 5,924.74	— 247.09	— 2,277.11	+182,143.08	+ 223.41	+ 173,917.55
PADOVA-BASSANO	Anno	1879	205,896.54	3,371.73	23,423.97	54,192.28	3,345.75	290,220.27
		1878	210,096.01	3,776.76	17,600.38	40,171.99	2,684.70	274,329.84
	Differenza	in più	»	»	5,823.59	14,020.29	661.05	20,504.93
		in meno	4,199.47	405.03	»	»	»	4,604.50
		assoluta	— 4,199.47	— 405.03	+ 5,823.59	+ 14,020.29	+ 661.05	+ 15,900.43
VICENZA-SCHIO	Anno	1879	102,542.58	1,450.89	9,612.12	94,115.41	4,408.98	212,130.88
		1878	102,737.92	1,639.07	8,822.29	76,813.34	4,379.45	194,392.07
	Differenza	in più	»	»	789.83	17,302.07	30.43	18,122.33
		in meno	195.34	188.18	»	»	»	383.52
		assoluta	— 195.34	— 188.18	+ 789.83	+ 17,302.07	+ 30.43	+ 17,738.81
LINEE RIUNITE	Anno	1879	525,693.54	9,582.26	65,317.17	415,438.46	11,273.54	1,024,304.97
		1878	536,013.09	10,422.56	60.980.86	201,973.02	10,358.65	819,748.18
	Differenza	in più	»	»	»	213,465.44	914.89	218,716.64
		in meno	10,319.55	840.30	4,336.31	»	»	11,159.85
		assoluta	— 10,319.55	— 840.30	+ 4,336.31	+213,465.44	+ 914.89	+ 207,556.79

In conclusione, nell'anno 1879 furono incassate in più:
per merci a grande velocità . . . . . . L. 4,336.31
per merci a piccola velocità . . . . . . » 213,465.44
per introiti diversi . . . . » 914.89

Furono incassate in meno:
per viaggiatori. . . . . L. 10,319.55
per bagagli . . . . » 840.30

In complesso, furono incassate in più L. 207,556.79, ciò che corrisponde ad un aumento per ogni chilometro di strada di L. 1,482.55.

La Relazione del Consiglio di amministrazione parla anche dei risultati ottenuti sulla linea da Conegliano a Vittorio, la cui apertura al pubblico servizio ebbe luogo il giorno 16 aprile 1879. Da questo giorno fino al 31 dicembre dello stesso anno, i prodotti lordi ascesero alla cifra di L. 78,496.66, così divise:

Viaggiatori . . . . L. 40,054.06
Bagagli e cani . . . . » 978 39
Merci a grande velocità . . . . » 4,473.98
Merci a piccola velocità . . . . » 30 911.48
Introiti diversi. . . . . » 2,078.75

Ritenuta la lunghezza della linea in 14 chilometri, il reddito chilometrico pel predetto periodo di tempo (16 aprile — 31 dicembre 1879) risulta di L. 5,606.90, ciò che nella stessa proporzione corrisponderebbe ad un reddito chilometrico annuo di L. 7,871.23.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu di 40,963, dei quali 2,650 di 1ª classe, 12,538 di 2ª, e 25,775 di 3ª. — Il peso dei bagagli ascese a chilogrammi 160,596. — Le merci a grande velocità raggiunsero la cifra di chilogrammi 402,195; oltre il trasporto pure a grande velocità di lire 549,939.11 di numerario ed oggetti di finanza, del peso di chilogrammi 201. Nelle qualità delle merci trasportate a grande velocità figurano principalmente: come esportazione, i formaggi, il burro, il latte, latticini, indumenti personali, ecc., ecc.; e come importazione, legumi, ortaglie, verdure fresche e patate, pesci, vino, agrumi, filati, tessuti, coloniali, ecc.

Le merci a piccola velocità ascesero a chilog. 13,727,633, dei quali in partenza da Vittorio 5,572,677, ed in arrivo chilogrammi 8,154,956. Nell'esportazione figurano materiali da costruzione, marmi greggi, legnami, combustibili, minerali, ecc.; nell'importazione cereali, vini, olii, coloniali, spiriti, ecc.

Da queste cifre e dai dati che abbiamo esposti si rileva chiaramente come il traffico della linea da Conegliano a Vittorio abbia la sua base nelle industrie che vanno ognor più allargandosi nella città e nei dintorni di Vittorio, nelle esportazioni dei ricchi prodotti minerarii e dei legnami delle vallate contermini; e finalmente nella condizione stessa del suolo, che, coltivato solo in ristrette zone, obbliga i numerosi ed industri abitanti ad importare nelle loro terre quasi tutti i generi di prima necessità.

Nel chiudere questi cenni, dai quali si rileva lo sviluppo che man mano vanno prendendo le ferrovie Venete (cosa questa dovuta più specialmente alla solerte ed economa Amministrazione dalla quale sono dirette), troviamo giusto di qui accennare, come la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle ferrovie, nella visita fatta alle linee Venete, dopo aver avute dettagliate informazioni sui diversi servizii, e dopo aver percorse le linee stesse, abbia trovato parole di sincero elogio per l'esperimento tentato e bene riuscito di un economico ordinamento amministrativo.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 28 *giugno* 1880.

Signori,

Nel sottoporre alla vostra approvazione il bilancio consuntivo dell'anno 1879, sul quale i signori Sindaci vi hanno già presentato il loro rapporto, noi compiamo il dovere di illustrarne le cifre con opportuni rilievi e confronti, affinchè voi possiate conoscere ed apprezzare le cause delle principali differenze fra i resultati del detto bilancio e quelli dell'anno precedente.

Siccome però nello elaborato rapporto dei signori Sindaci sono ampiamente spiegate le differenze dei due bilanci 1878 e 1879, in quanto concerne la situazione patrimoniale ed il movimento finanziario, così noi ci limitiamo ad intrattenervi sulla parte concernente le costruzioni e sui resultati veri e propri dello esercizio.

Costruzioni

Nell'anno 1879, le spese per le costruzioni ascesero a L. 2,656,408.27, con una differenza in meno di L. 2,086;485.98 in confronto dell'anno precedente. Ciò dipende essenzialmente dal fatto, che nel 1878 si erogava la rilevante somma di L. 2,746,727.39 nei lavori della linea di Avellino, mentre nel 1879, aperta la medesima all'esercizio, la spesa relativa alla costruzione si trovò limitata a quella di lire 556,147.86, occorsa per lavori complementari e pel pagamento di una parte dei crediti degli accollatarii.

Per la linea Empoli-Orte fu spesa la somma di lire 150,793.75, di cui L. 52,392.78 in saldo lavori, e L. 98,400.97 per la sistemazione delle vertenze colla Impresa costruttrice, di cui vi abbiamo fatto cenno nella Relazione sul Bilancio del 1878.

Pel completamento delle linee in esercizio si erogarono nel 1879 L. 1,656,516.25, cioè L. 69 mila circa in più dell'anno precedente. Tale somma si divide nei seguenti capi:

Argine stradale	L.	254,994.34
Opere d'arte	»	57,008.87
Binarii e congegni fissi	»	226,692.53
Fabbricati di Stazione	»	801,963.37
Officine e depositi	»	75,828.63
Rifornitori	»	44,883.69
Case cantoniere e casotti	»	79,675.38
Opere diverse	»	115,479.44
Totale come sopra	L.	1,656,516.25

Il conto *Espropriazioni*, il quale si collega a quello delle costruzioni, figura nel 1879 per L. 733,605.01, mentre nel 1878 si chiudeva colla cifra di L. 819,252.12; tale differenza trova la sua spiegazione nel progressivo compimento delle formalità legali per la liquidazione dei debiti verso gli espropriati.

Esercizio

I. *Lunghezza delle linee, materiale mobile, e percorrenza dei treni* — In conseguenza dell'apertura all'esercizio della intera linea di Avellino, avvenuta il 31 marzo 1879, la lunghezza delle linee componenti la rete sociale si trova aumentata di 24 chilometri, corrispondenti al nuovo tratto di detta linea fra Montoro ed Avellino (1).

Perciò la lunghezza effettiva di queste linee era al 31 dicembre 1879 di

Chilometri	1300	per la rete Italiana
Id.	317	per la rete Romana
Totale	1617	

Siccome però il tratto Montoro-Avellino non fu aperto allo esercizio che il 31 marzo 1879, così la lunghezza media esercitata in quell'anno riducesi a chil. 1611.148.

È rimasta uguale a quella dell'anno 1878 la lunghezza effettiva delle linee estranee alla rete sociale, e tale lunghezza corrisponde a quella esercitata nell'anno 1879, cioè a chilometri 64.

La lunghezza complessiva delle linee in esercizio al 31 dicembre 1879 era adunque di chilometri 1681.

Il seguente quadro indica le differenze nelle quantità e nel valore del materiale mobile al 31 dicembre 1879, in confronto del 31 dicembre 1878.

Nel 1879 sono entrate in servizio N. 14 nuove locomotive, cioè: 6 a 4 ruote accoppiate, fornite dalla fabbrica Krauss di Monaco; e 8 a 6 ruote accoppiate, di cui 2 fornite dalla Società Italiana di Pietrarsa, e 6 dalla fabbrica Alsaziana di Mulhouse. Ciò non ostante, il numero delle locomotive è aumentato di sole otto, perchè sono state messe fuori d'uso sei delle vecchie locomotive, quattro delle quali vennero vendute, una fu ridotta a macchina fissa (2), e l'altra disfatta per recuperarne le parti ancora utilizzabili.

Nel numero dei veicoli vi è l'aumento di 84, cioè 25 carrozze e 59 carri da merci.

Delle nuove carrozze, 5 furono costruite nelle Officine sociali in Firenze con compartimenti a letti; le altre 20, a compartimenti di prima e di seconda classe, sono state fabbricate nelle Officine di Pietrarsa.

---

(1) Col compimento della linea di Avellino fu soppressa la Stazione provvisoria di Laura, sostituendovi quella di Montoro.

(2) Il valore di questa macchina figura nell'inventario degli utensili ed attrezzi delle Officine.

Confronto del Materiale mobile per quantità e valore al 31 *dicembre* 1878 *ed al* 31 *dicembre* 1879

Quantità.

ANNI	LOCOMOTIVE a ruote libere	LOCOMOTIVE a 4 ruote accoppiate	LOCOMOTIVE a 6 ruote accoppiate	TOTALE	Tenders isolati per acqua	VEICOLI CARROZZE con freno	VEICOLI CARROZZE senza freno	VEICOLI CARRI con freno	VEICOLI CARRI senza freno	TOTALE
1878	16	144	85	245	17	186	659	968	2714	4527
1879	13	148	92	253	17	207	663	1029	2712	4611
Differenza per il 1879 in più....	»	4	7	8	»	21	4	61	»	84
Differenza per il 1879 in meno.	3	»	»	»	»	»	»	»	2	»

Valore.

ANNI	LOCOMOTIVE e TENDERS isolati	VEICOLI CARROZZE	VEICOLI CARRI	ATTREZZI	TOTALE
1878	11,461,142.66	5,858,437.83	13,690,702.98	1,582,581.26	35,592,864.73
1879	14,927,945.44	6,114,720.45	13,859,116.69	1,674,025.14	35,575,807.72
Differenza per il 1879 in più...........	466,802.78	256,282.62	168,413.71	91,443.88	982,942.99
Differenza per il 1879 in meno..........	»	»	»	»	»

Il seguente prospetto contiene i dati statistici della percorrenza dei treni e dei veicoli durante l'anno 1879.

Confrontando queste cifre con quelle dell'anno 1878, si rileva l'aumento verificatosi nell'anno 1879.

	1878	1879	AUMENTO nel 1879
Percorrenza dei treni. .	6,299,812	6,455,047	155,235
Id. delle carrozze .	31,859,281	33,920,304	2,061,023
Id. dei carri merci carichi . . .	38,134,105	34,351,742	3,217,637
Id. dei carri merci vuoti.	11,658,980	12,347,638	688,658
Id. dei carri diversi.	7,103,825	7,354,264	250,439
Percorrenza media delle carrozze	37,571	39,952	2,381
Percorrenza media dei carri . .	15,941	17,109	1,168

L'aumento nei treni si repartisce come segue:

Treni viaggiatori . . . . Chilom. 109,149
Id. merci . . . . Id. 46,086

Per quanto riguarda i viaggiatori, l'aumento dipende dalla istituzione di un nuovo treno diretto fra Roma e Napoli, richiesto dal Governo, e di nuovi treni omnibus sulla linea Maremmana, che si riconobbero necessarii per migliorare la corsa del secondo treno da Pisa a Roma, dopo che per le esigenze postali la nostra Amministrazione fu obbligata ad anticipare l'arrivo a Roma del treno diretto notturno.

Confrontando i dati relativi alla percorrenza totale delle macchine con quelli del 1878, resultano le seguenti differenze:

		1878	1879
Percorso totale, compreso il servizio di manovra e quello dei treni materiali.	Chil.	8,420,924	8,717,456
Percorso medio di ogni locomotiva	»	36,099	35,500

(Continua)

CARROZZE DI LUSSO, BREAKS

E COMPARTIMENTI RISERVATI SULLE FERROVIE

Ecco il testo dell'annunciato Regolamento per la concessione ed assegnazione di carrozze di lusso o breaks e di compartimenti riservati sulla rete di ciascuna delle tre Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, ed in servizio comulativo tra le medesime, entrato in vigore col 1° del corr. mese, come annunciammo nel precedente nostro numero:

§ 1. *Disposizioni generali.* — *Art.* 1. Salvo i casi infraindicati, le carrozze di lusso o saloni, i breaks, i coupés semplici od a letto, ed i compartimenti interi, sempre ben inteso nei limiti della disponibilità di questi veicoli e della composizione normale dei treni, non si accordano fuorchè contro il pagamento delle relative tasse a norma di tariffa.

§ 2. *Carrozze di lusso o breaks.* — *Art.* 2. Saranno poste a disposizione dei Principi della Casa Reale delle carrozze a salone, contro il pagamento del prezzo stabilito nella Convenzione in vigore colla Casa stessa.

Sarà inoltre messa a disposizione delle LL. EE. i Ministri in funzione, dei Presidenti del Senato e della Camera dei deputati una carrozza a salone od un break, ancorchè le persone che vi prendessero posto, munite di recapito per viaggio in prima classe, non si trovassero nel numero stabilito dalle tariffe per l'uso di tali carrozze.

Art. 3. La richiesta delle carrozze o breaks, di che al precedente articolo, dovrà esser fatta in tempo utile per poterla soddisfare.

Art. 4. Si potrà inoltre far uso di carrozze-salone o breaks, dietro richieste di S. E. il signor Ministro dei lavori pubblici, o per motivi di servizio ferroviario, mediante autorizzazione dei Presidenti dei Consigli di amministrazione, dei Direttori generali o dei Direttori dello esercizio.

Art. 5. Nei casi previsti dai precedenti articoli 1, 2 e 4, le carrozze o breaks proseguiranno sulle ferrovie in servizio comulativo fino a destinazione, semprecchè si trovino nelle condizioni volute pel transito.

Sarà dato avviso in tempo utile alla Stazione di transito della prosecuzione del veicolo.

§ 3. *Compartimenti riservati.* — *Art.* 6. Ciascuna delle tre Amministrazioni rilascierà un permesso annuale per viaggi in compartimento riservato, valevole per la propria rete:

a) Ai Cavalieri dell' Ordine Supremo della SS. Annunziata;

b) Al Presidente del Senato ed al Presidente della Camera dei deputati;

c) Ai Ministri, ai Segretari generali in funzione ed al Direttore generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici;

d) Ai presidenti e vicepresidenti dei Consigli d'amministrazione, ai direttori generali, direttori dell'esercizio e chi ne fa le veci;

e) Ai componenti il proprio Consiglio di amministrazione;

f) Ai Direttori generali delle poste e dei telegrafi, agli Ispettori governativi dell'esercizio delle strade ferrate, pei quali sarà fatta richiesta dal Ministero dei lavori pubblici, al R. Commissario straordinario ed a quello per l'esercizio della rete.

Nei casi previsti alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, il compartimento sarà dato, ancorchè occorra l'aggiunta di una carrozza; e così pure nei casi di cui alle lettere *e* ed *f*, quando si tratta di viaggi per servizio.

Oltre a ciò, si procederà fra le tre Amministrazioni allo scambio di permessi annuali per compartimonto riservato a favore dei presidenti e vicepresidenti dei rispettivi Consigli di amministrazione, del direttore generale, del vicedirettore generale, direttore e vice-direttore dell'esercizio, o di quegli altri funzionarii equiparati in grado, che ciascuna delle tre Amministrazioni presentasse in surrogazione ai direttori e vice-direttori suddetti.

Sarà pure ammesso il rilascio di tali permessi ai presidenti del Consiglio, ai direttori e vice-direttori delle altre Amministrazioni ferroviarie, con le quali esista lo scambio dei biglietti.

Ogni Amministrazione potrà infine concedere, per una o più corse determinate, dei permessi temporanei alle persone che, per considerazioni speciali o per casi eccezionali, fossero designate dal Ministro dei lavori pubblici, ed a quelle che per eguali titoli venissero ammesse a godere di questa agevolezza dal presidente del Consiglio d'amministrazione, dal direttore generale e dal direttore dell'esercizio.

Art. 7. Tutti i permessi per compartimento riservato saranno staccati da libri a matrice, porteranno inoltre la indicazione del percorso e della loro durata.

Tanto gli uni che gli altri dovranno essere restituiti, trascorso il tercine della loro validità, o quando sia cessato il titolo che diede occasione al rilascio.

Art. 8. Sarà sempre riservato un compartimento di seconda classe, ed in difetto di prima:

a) Agli agenti delle R. Poste in servizio ambulante, quando il treno non abbia l'apposita vettura postale;

b) Agli agenti pagatori dell'Amministrazione, muniti di biglietto di circolazione, quando abbiamo seco numerario o carte di valore per ragione di servizio.

Art. 9. I funzionarii superiori dell'Amministrazione, che verranno designati annualmente dal Consiglio, dal direttore generale o dal direttore dell'esercizio secondo l'ordinamento interno di ciascuna Amministrazione, potranno richiedere per i viaggi sulla rete a cui appartengono la riserva di un compartimento di prima classe, quando però ciò non sia impedito da straordinaria affluenza di viaggiatori e non occorra aggiungere appositamente una carrozza al treno.

Art. 10. Per le persone enunciate nel precedente articolo 9, non potrà di regola esservi più di un compartimento riservato in ciaschedun treno.

L'assegnazione del compartimento alle persone suddette è sempre subordinata a quella dei compartimenti a favore delle persone completate nell'art. 6.

Art. 11. Le persone, che hanno facoltà di viaggiare in compartimento riservato, dovranno, salvo disposizioni speciali, cambiare di carrozza ad ogni cambio di treno.

§ 4. *Nolo dei veicoli in servizio cumulativo.* — *Art.* 12. Il nolo per l'uso delle carrozze a salone o breaks chiesti a pagamento dal pubblico, sarà regolato sulla base dell'art. 16 della vigente Convenzione 12 marzo 1872 pel servizio cumulativo.

Art. 13. Le carrozze ed i breaks destinati al servizio della R. Casa, benchè a pagamento, non cadono nella categoria di cui l'articolo precedente, e quindi per essi si pagherà il nolo sulla base della citata Convenzione 12 marzo 1872, limitatamente però alle ore di viaggio di andata e ritorno, escluso così il tempo durante il quale restano a disposizione della R. Casa per soste fuori della rete proprietaria.

Art. 14. Per le carrozze-salone o breaks posti a disposizione delle Autorità supreme dello Stato, che viaggeranno su linee di altra Amministrazione, sarà dovuto a quella proprietaria un nolo in ragione di centesimi venti all'ora, ma per le sole ore di durata del viaggio, escluse quella di fermata con distacco del veicolo dal treno, a richiesta dell'Autorità che ne fa uso.

Art. 15. Per i veicoli nei quali viaggeranno i funzionarii superiori di un'Amministrazione sulle linee di altra Amministrazione, non sarà dovuto reciprocamente nolo di sorta.

Art. 16. Il presente Regolamento cesserà d'aver vigore al 31 dicembre di quell'anno nel quale, non più tardi del 30 giugno precedente, esso sia stato disdetto dal Ministero dei lavori pubblici o da una delle tre Amministrazioni ferroviarie.

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 *giugno* 1880.

SIGNORI!

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Strada ferrata del Gottardo il nostro *Ottavo Rapporto di gestione*, relativo all'esercizio 1879.

I. *Basi dell' impresa.*

Il trattato internazionale concernente la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo, conchiuso il 15 ottobre 1879 tra la Confederazione Svizzera ed il Regno d'Italia, ed al quale ha aderito l'Impero di Germania con la Convenzione del 28 ottobre 1871, forma sempre la base principale dell'impresa della ferrovia del Gottardo. Questo trattato internazionale è stato modificato in alcuni punti con la *Convenzione addizionale*, conchiusa il 12 marzo 1878 sulla base del protocollo finale della Conferenza di Lucerna del giugno 1877; la quale Convenzione è stata ratificata il 15 maggio 1879 dal Regno d'Italia, il 12 giugno dall'Impero germanico, ed il 16 giugno dalla Svizzera.

Secondo questa Convenzione addizionale, la rete della ferrovia del Gottardo rimane quale venne stabilita dal trattato internazionale del 15 ottobre 1879. Ma, siccome fu riconosciuto impossibile di raccogliere immediatamente i fondi necessarii all'esecuzione di tutta la rete, così l'obbligo per la Società del Gottardo di compiere ed aprire all'esercizio, contemporaneamente alla grande Galleria, le linee ancora da costruire, è stato limitato alle linee Immensee-Goeschenen, Airolo-Biasca e Cadenazzo-Pino; e la costruzione dei tronchi Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Lugano venne aggiornata fino al momento in cui la linea non interrotta Immensee-Pino sarà posta in esercizio. Nello stesso tempo venne però stipulato che, se nell'intervallo la Società della ferrovia del Gottardo si trovasse in grado di costruire l'una o l'altra di queste tre linee, essa dovrebbe presentare al Consiglio federale una giustificazione finanziaria, che lasci intatti i fondi destinati alla linea principale Immensee-Pino; e che, dopo l'apertura di questa, la Società dovrebbe intraprendere la costruzione delle linee aggiornate, appena i suoi mezzi finanziarii glielo permettessero: il Consiglio federale svizzero si pronuncierebbe allora, se ed in qual ordine le linee in questione devono essere cominciate.

La Svizzera si è impegnata a sorvegliare che, al momento dell'apertura dell'esercizio, la linea Immensee-Pino si araccordata, partendo dalla Stazione d'Immensee, alla ferrovia del Sud-Argovia e del Nord-Est; l'Italia, da parte sua, ha preso impegno di far sì che il raccordamento della sua rete alla linea Immensee-Pino sia effettuato per la stessa epoca. Inoltre, in vista di una riduzione delle spese di costruzione, si ammise che il raggio minimo delle curve, il quale, di regola, non dovrebbe essere inferiore ai 300 metri, potrà discendere, in via eccezionale e per piccole distanze, ai 280 metri; e che la pendenza massima di 25 0[00 tra Erstfeld e Gurtnellen e tra San Pellegrino e Fiesso potrà essere portata a 26 0[00, e tra Bodio e San Pellegrino, nonchè tra Giubiasco e Bironico, a 27 0[00, nel caso in cui, per l'applicazione di questi raggi minimi e di queste pendenze massime, fosse possibile realizzare notevoli economie. Allo stesso scopo venne concesso che le linee d'accesso da Erstfeld a Goeschenen e da Airolo a Bodio, le quali, secondo i bisogni, sono destinate ad essere eseguite a doppio binario, potranno, pel momento, essere costruite ad un solo binario, eccettuati però quei lavori il cui allargamento pel doppio binario, dopo l'apertura all'esercizio, non fosse più possibile, od obbligasse a spese considerevoli.

L'ammontare della sovvenzione necessaria alla esecuzione della rete ridotta della ferrovia del Gottardo è stato portato da 85 a 113 milioni di franchi. Di questo eccedente di 28 milioni di franchi, l'Impero germanico ne prese a suo carico 10, il Regno d'Italia 10, e la Confederazione svizzera 8.

A sua volta, la Società dovrà procedere ad una riduzione delle tasse, e soprattutto delle sopratasse, allorquando gl'interessi del capitale-Azioni sorpasseranno l'8 0[0. Pel resto si dovrà presentare al Consiglio federale svizzero il più spesso possibile, però almeno ogni tre mesi, delle giustificazioni sull'impiego dei fondi in confronto delle perizie.

Con una *Convenzione addizionale* conchiusa il 12 febbraio 1878 a Berlino, tutti i membri dell'antico *Consorzio del Gottardo* si sono impegnati, malgrado le modificazioni introdotte dal programma di costruzione della Conferenza internazionale di Lucerna del 1877, ad assumere la quarta serie non ancora emessa del capitale-Obbligazioni di 20 milioni di franchi alle condizioni primitive, cioè al corso di 97 0[0 sotto deduzione di 2 0[0 di commissione; e ciò per quota-parte di 15 0[0, di cui la prima scade sei settimane dopo l'approvazione da parte del Consiglio federale svizzero della giustificazione finanziaria della Società della ferrovia del Gottardo, scadendo le altre di tre in tre mesi. Per contro, la Società della ferrovia del Gottardo ha dovuto impegnarsi:

1° a presentare le dichiarazioni dei tre Stati sovvenzionanti e firmatarii del trattato, ch'essi ritengono sufficiente per l'esecuzione della rete ridotta l'eccedente di 40 milioni di franchi, previsto nel protocollo finale della Conferenza internazionale del 1877;

2° a richiamare, immediatamente dopo la riorganizzazione dell'impresa, il saldo del 4° versamento di 20 0[0 del capitale-Azioni non versato, ed annullare, conformemente alle disposizioni degli statuti, le Azioni sulle quali eventualmente questo versamento richiesto non fosse stato effettuato; per contro, autorizzare che il pagamento di ciò che rimarrà del capitale-Azioni dopo questo versamento, ed in quanto nessuna circostanza straordinaria esiga che quest'ultimo sia anticipato, possa aver luogo successivamente per compenso con gl'interessi scaduti durante il periodo di costruzione;

3° a creare per 48 milioni di franchi, ammontare delle Obbligazioni di I, II e III serie, emesse precedentemente; per 20 milioni di franchi, ammontare delle Obbligazioni di IV serie; e per 6 milioni, metà del capitale di 12 milioni di franchi da fornire ancora dalla Società, secondo il Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna — una prima ipoteca sulla linea Immensee-Pino, sulla sua diramazione da Cadenazzo a Locarno e sul tronco Lugano-Chiasso.

Il 4 marzo 1879 fu conchiusa con la Società di sconto, la Banca del commercio e dell'industria, ed il sig. S. Bleichroeder di Berlino una Convenzione, colla quale i detti Stabilimenti garantiscono alla Società della ferrovia del Gottardo il 4° versamento del capitale-Azioni verso una somma fissa di fr. 250,000, ed inoltre s'impegnano a prendere al corso minimo del 60 0[0 per sei milioni di franchi di Obbligazioni 5 0[0, che, a termini della Convenzione del 12 febbraio 1878, devono ancora esser emesse in prima ipoteca: a condizione che la Società della ferrovia del Gottardo parteciperà pei 3[4 ed il Consorzio per 1[4 al prodotto netto eccedente il 63 0[0, che il detto Consorzio cercherà di realizzare al momento della vendita delle Obbligazioni; e che queste non potranno, sino al 31 dicembre 1879, essere vendute al di sotto di 72 1[2 0[0, senza il consenso della Società del Gottardo.

L'adesione a questa Convenzione fu riservata ai membri

dell'antico Consorzio del Gottardo, in pro-rata della loro quota parte. Per conseguenza, i seguenti Stabilimenti parteciparono al prestito di 6 milioni di franchi:

La Direzione della Società di sconto di Berlino per	Fr.	1,080,000
La Banca del commercio e dell' industria di Berlino per	»	760,500
Sig. S. Bleichröder di Berlino per	»	299,000
La Direzione generale della Società di commercio marittimo a Berlino per	»	200,000
Sigg. M. A. De-Rothschild e figlio a Francoforte sul M. per	»	340,000
La Società finanziaria A. Schaaffhausen a Cologna per	»	240,000
Sig. Sal. Oppenheim giovane e Comp. a Cologna per	»	399,000
La Banca del commercio di Basilea per	»	88,000
Sig. Bischoff St-Alban di Basilea per	»	18,000
La Banca di Lucerna per	»	59,000
La Banca del commercio di Berna per	»	29,500
La Società di credito svizzero a Zurigo per	»	1,281,000
La Banca d'Argovia in Aarau per	»	59,000
Sigg. Sulzbach F.lli di Francoforte sul M. per	»	147,000
La Banca nazionale di Roma per	»	853,000
Sigg. U. Geisser e Comp. di Torino per	»	138,000
Sigg. C. F. Brot di Milano per	»	9,000
Totale	Fr.	6,000,000

Per la seconda metà dei 12 milioni di franchi ancora da formare secondo il programma della Conferenza di Lucerna del 1877 per la rete ridotta della ferrovia del Gottardo, è stata *costituita*, a favore di un capitale-Obbligazioni di 6 milioni di franchi, una *seconda ipoteca* sopra la linea Immensee-Pino colla diramazione da Cadenazzo a Locarno ed il tronco Lugano-Chiasso. La presa di queste Obbligazioni è stata assicurata mediante Convenzioni cogli imprenditori dei movimenti di terra e delle opere d'arte, come pure coi fornitori di rotaie, di traverse e di ponti metallici, avendo dovuto questi impegnarsi ad accettare, per circa il 10 0[0] delle somme che devono riscuotere, delle Obbligazioni di II rango al corso del 75 0[0], e l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo essendosi riservato il diritto di riscattare tali Obbligazioni allo stesso corso ed in un intervallo di tempo determinato.

Subitochè, con tali Convenzioni, i fondi destinati all'esecuzione della rete ridotta della ferrovia del Gottardo furono garantiti, noi *riconoscemmo*, in conformità alla decisione dell'Assemblea generale del 3 maggio 1879, *gli obblighi imposti* alla nostra Società dalle stipulazioni della *Convenzione addizionale* sovraccennata, e ci siamo impegnati verso il Consiglio federale a costruire ed esercire la ferrovia del Gottardo giusta le prescrizioni contenute nella detta Convenzione addizionale del 12 marzo 1878.

(Continua).

Nostre Corrispondenze

Roma, 10 agosto.

Debbo ritornare sopra un argomento, del quale ho trattato in una mia precedente, quello cioè dell'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Picerno a Potenza.

Il *Giornale dei lavori pubblici e delle Strade ferrate* smentisce recisamente alcuni giornali, ch'esso dice male informati, perchè avrebbero voluto far credere che all'apertura all'esercizio del tronco sovraccitato si opponga l'Impresa costruttrice Medici, in causa del non avvenuto pagamento di una somma fortissima, di cui lo Stato le andrebbe debitore.

Compreso anch'io, nella mia qualità di vostro corrispondente, fra i *condannati* dal giornale suddetto, m'interessa provarvi che quanto vi ho scritto sull'argomento era ed è perfettamente conforme al vero stato delle cose.

E per dimostrarlo, mi limiterò a fare una semplice domanda al *Giornale dei lavori pubblici:* Come va che la Commissione governativa, dopo eseguita la visita di ricognizione, ha proposto al Ministero l'apertura all'esercizio del tronco pel 18 luglio 1880? Se la Commissione, visitato il tronco il giorno 6, ha creduto che il 18 dello stesso mese si potesse inaugurare il servizio pubblico, è evidente che i lavori, alla cui esecuzione essa ha ritenuto doversi provvedere prima del giorno 18, potevano benissimo essere compiuti nel breve termine di 12 giorni. Invece, non 12, ma 34 giorni sono già trascorsi, senza che i lavori stessi siano stati compiuti. Come si spiegherebbe questo fatto, se non ritenendo che la Impresa si mostra restia agli ordini degli ufficiali governativi, e cerca di sollevare opposizioni agl'intendimenti del Governo?

Inoltre è notorio che la Impresa ha fatto consegnare, per mezzo di usciere, a ciascuno dei membri della Commissione governativa una protesta, nella quale dichiarava di opporsi in tutti i modi a che l'apertura del tronco avesse effetto, ed affermava che non avrebbe ceduto se non alla forza. Com'è del pari notorio che, non appena eseguita la visita di ricognizione, la Impresa Medici, invece di dar mano al consolidamento del passaggio provvisorio corrispondente al viadotto Braida, si occupò tosto di togliere l'armamento del detto passaggio. — Non nego che poscia la Impresa si è dimostrata alquanto più arrendevole, ed ha iniziato i lavori da eseguirsi prima dell'apertura del tronco; ma posso anche accertarvi che la Impresa medesima non ha per nulla receduto dalle sue opposizioni.

Con quanto precede non intendo però di affermare che la Impresa abbia ragione di opporsi all'apertura del tronco, e che la colpa del ritardo debba tutta ricadere sul Ministero dei lavori pubblici. So invece da fonte sicura che il Ministero stesso si è attivamente adoperato per sollecitare l'approvazione delle somme dovute dal Governo alla Impresa, affine di togliere ogni causa di litigio colla medesima; ma la buona volontà e sollecitudine ministeriale trovarono inciampo nelle lentezze inevitabili degli atti da compiere in via amministrativa. Di chi la colpa? forse di tutti, forse di nessuno. Io certo non pretendo di erigermi a giudice di chicchessia. *Et de hoc satis.* —

L'Ufficio tecnico governativo di Macerata ha trasmesso al Ministero per approvazione il progetto definitivo di un tronco della linea di 4ª categoria Macerata-Porto Civitanova. Il nuovo tronco di ferrovia è compreso fra la Stazione di Porto Civitanova, e Morovalle, ed ha la lunghezza di m. 13,200. L'importo dei lavori da appaltarsi è previsto in L. 490,000. La spesa da farsi direttamente dall'Amministrazione governativa, per espropriazioni e per la provvista del materiale di armamento della via e delle Stazioni, è preventivata in L. 299,000 — Il nuovo progetto comprende anche l'ampliamento dell'attuale Stazione di

Porto Civitanova, per la esecuzione dei quali lavori sono assegnate L. 72,000. —

Un altro progetto relativo alla linea di 3.a categoria da Zollino a Gallipoli venne presentato dalla Direzione tecnica governativa di Taranto. Questo progetto riguarda il tronco dal chilometro 3 + 150 al chilometro 17 + 300, e comprende perciò una lunghezza di metri 14,150. — Il costo dei lavori, esclusa la provvista del materiale d'armamento, è presunto in L. 498,300. —

È indetta per quest'oggi, presso, il Ministero dei lavori pubblici, una riunione dei delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di studiare e concertare le facilitazioni che potrebbero introdursi nelle tariffe pel trasporto delle derrate alimentari. Prenderanno parte alla detta riunione: pel Governo, il cav. L. Braida; per la Società delle Meridionali, i signori comm. Lanino e cav. Fonio; per quella delle Romane, il signor Cambi; e per l'Amministrazione dell'Alta Italia, il cav. Ottolenghi. —

Per gli effetti della legge sulla espropriazione forzata per ragioni di pubblica utilità, il Consiglio di Stato ha espresso favorevole parere sul progetto di riordinamento del servizio merci nella Stazione di Maddaloni, sulla linea da Roma a Napoli. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 2 al 7 corrente, ha prese le seguenti più importanti deliberazioni in materia ferroviaria.

Ha approvato:

Il collaudo dei lavori di ultimazione del tratto Campofranco-Passofonduto, nel tronco Campofranco-Caldare;

Il collaudo dei lavori di compimento delle difese al ponte sul Platani, nel tronco predetto di ferrovia;

Il progetto di opere di risanamento nella località ove è situata la Stazione di Metapunto, sulla linea Taranto-Reggio;

Il progetto di una scogliera per garantire un muro di difesa della ferrovia contro il Basento, fra i chilometri 46 + 862 e 47 + 582 della linea Jonio-Potenza;

Il progetto per due ponti a travata metallica sui due rami del Rivo Cambedda, uno di metri 16 e l'altro di metri 12 di luce, nell'8ª sezione della ferrovia da Monti a Terranova (Strade ferrate Sarde);

I progetti di un trabalzo e di una variante provvisoria per la traversata al disopra della galleria 1ª Fucile, nel tronco Favarotta-Licata;

Il progetto di opere di difesa presso il ponte sul torrente Assaro, nella linea Catania-Licata;

Il progetto di consolidamento della trincea alla Stazione di Grotte, nel 2° tronco della linea delle Caldare in Sicilia;

La Convenzione fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e la Provincia di Milano, per la costruzione dell'ultimo tronco della strada provinciale piacentina.

DELTA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La Direzione della linea Novara-Pino ha adempito esattamente l'impegno assunto, poichè il giorno 6 corr. l'ing. direttore sig. Giambastiani ha presentato alla Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia l'ultimo dei tre progetti studiati per quella linea, quello cioè che valica la Val Cuvia, passando per Ternate e S. Andrea.

È un complesso di elaborati perfettamente simile a quelli degli altri due progetti già presentati, e dei quali ha eguale la diligente compilazione: essi ammontano a N. 156, e costituiscono, come gli altri, parecchi tronchi d'appalto completamente corredati per l'esecuzione delle aste.

Colla presentazione di questo 3.° progetto, la Direzione della Novara-Pino ha esaurito il còmpito suo, effettuando, in un tempo relativamente breve, un ragguardevole lavoro. E lo diciamo volentieri, perchè un'opera così laboriosa merita una parola di pubblica lode, e perchè, trattandosi di costruzioni d'interesse nazionale, che il paese ha impegno di vedere sollecitamente compiute, è di lieto augurio che il primo periodo sia stato realmente operoso ed offra lusinga di completa riuscita.

A dimostrare l'esattezza di quanto abbiamo detto circa l'apprezzabile lavoro compiuto dalla Direzione della linea Novara-Pino per lo studio e per la compilazione dei progetti presentati per la scelta del tracciato, esponiamo ora alcune cifre relative agli elaborati eseguiti, e che hanno un significato più eloquente di ogni parola.

Gli studii, or ora finiti dopo circa 9 mesi, furono effettuati sopra tracciati molteplici e diversi, per uno sviluppo complessivo di circa 190 chilometri.

Gli elaborati presentati, ripartiti secondo 22 tronchi d'appalto, ammontano a 728, di cui i principali sono rappresentati dalle seguenti cifre:

I piani quotati a curve orizzontali di 2 in 2 metri hanno una lunghezza complessiva di m. 83.50 ed una superficie di mq. 88.40; altrettanto lunghi sono i piani di esecuzione e di espropriazione, aventi una superficie complessiva di mq. 26.40.

I profili longitudinali sviluppano m. 80.50, e le sezioni trasversali, in numero di 1034, misurano in disegno la lunghezza di m. 217.14.

I progetti dettagliati di opere ragguardevoli speciali sono 104.

I quadri nei quali sono registrati i diversi dati di tracciato e di opere sono 161, e 270 i preventivi di spesa, ai quali corrispondono i computi relativi; infine, sono 90 in totale le pezze d'appalto pei 22 tronchi progettati.

Si aggiungono da ultimo 3 corografie generali, e m. 15.40 di profilo in epilogo.

Sono cifre queste che attestano, senza dubbio, un ingente lavoro ed un'assai lodevole attività.

Da un prospetto riassuntivo di confronto tecnico tra i diversi tracciati studiati per la suddetta linea Novara-Pino, che abbiamo sott'occhio, togliamo poi i seguenti dati più importanti:

	Tracciato lacuale	Tracciato di Val Cuvia	
		per Besozzo	per Ternate
	—	—	—
Lunghezza da Novara al Confine. Chil.	82,560.—	83,201.75	83,533.97
Id. della linea da costruirsi . . . . »	65,970.31	66,612.06	60,597.50
Numero totale delle gallerie . . . N.	18.—	13.—	13.—
Estesa complessiva delle gallerie. M.	13,073.—	9,505.75	7,262.72
Stazioni internazionali . . . , . N.	1.—	1.—	1.—
Id. di 1ª classe »	1.—	1.—	1.—
Id. di 2ª » »	6.—	6.—	5.—
Id. di 3ª » »	4.—	4.—	4.—
Importo totale preventivato . . , . L.	28,561,335.—	24.984,925.—	25,758,375.—
Id. chilometrico »	432,942.—	475,081.—	425,090.—

Da Iglesias, 8, abbiamo ricevuto il seguente telegramma:

« Oggi fu inaugurato il servizio pubblico sulla ferrovia privata Monteponi-Portovesme. Percorre 21 chilometri fino al mare. Un servizio d'omnibus la allaccia con la città. Tra poco altro servizio di vaporino la allaccierà coi diversi punti della rada di San Pietro, e diverrà così lo sbocco naturale al mare del distretto d'Iglesias.

« Popolazione saluta evento, che invocava da cinque anni, reso ora possibile mercè ultima legge ferroviaria ».

A questo proposito crediamo opportuno aggiungere i seguenti cenni raccolti da fonte autorevole:

La Società della miniera di Monteponi nel 1870 imprese la costruzione di una ferrovia, che dal mare giungesse alla detta miniera. Il primo tronco, dal mare a Gonnesa, fu aperto all'esercizio nel 1872; il secondo, da Gonnesa alla miniera, più difficile, fu cominciato nel 1874, e fu aperto all'esercizio nel 1876.

È una ferrovia economica a scartamento di un metro, che misura la lunghezza di chil. 20.400; comunica colla miniera mediante un piano inclinato automotore di 350 metri, con 33 0[0] di pendenza. Verso il mare havvi un porto-canale, di 200 metri su 15 di larghezza, e 1.50 di profondità, difeso con un pennello a palafitte dalle alghe marine trasportate dalle correnti.

Questa ferrovia ha tutti i caratteri di una ferrovia di montagna; la Stazione di partenza ha la quota di metri 107.34 sul mare, discende a Gonnesa a 17.50, per rimontare fino a 128,604, onde superare un altipiano; indi ridiscende a m. 5,509.

La pendenza maggiore è del 23 per mille; la curva minima ha il raggio di m. 100.

Vi sono due gallerie: una rettilinia di 200 m., ed una curva di 90; e 48 manufatti.

L'armamento è tutto in acciaio Bessemer, del peso di 20 chilog. per metro. Le locomotive sono a sei ruote accoppiate, ed escono dalle officine Brossey di Birkenhead; i vagoni e le vetture dall'Elvetica di Milano, come pure i trucks del piano inclinato; le puleggie ed il freno di questo sono invece del Marcellis di Liegi.

Le popolazioni dei Comuni che attraversa (le quali rappresentano un complesso di circa 20 mila abitanti), sin dai primordii, a più riprese, fecero istanze presso il Governo, a mezzo di deliberazioni consigliari e del loro deputato, di poter usufruire di quella linea; ma la legge sulle ferrovie del 20 marzo 1865, non permetteva il servizio pubblico che alle ferrovie pubbliche. Il Governo offerse bensì a più riprese alla Società proprietaria di dichiararla pubblica, ma questa non volle mai accettare, in quanto che, non avendo avuto alcun concorso nella sua costruzione, nè alcuna sovvenzione per l'esercizio, essa non voleva accettare gli oneri, che la dichiarazione di ferrovia pubblica le avrebbe addossato, dacchè non ne aveva i vantaggi.

Frattanto si rinnovavano le istanze dei Comuni; quando l'on. Sella, discutendosi in Parlamento la legge ferroviaria del 29 luglio 1879, propose l'art. 35, col quale le ferrovie private, senza perdere questo loro carattere, possono fare servizio pubblico.

E fu in forza di quest'articolo, che la Società di Monteponi aprì la sua ferrovia al pubblico servizio.

Mentre ora soddisfa ai desiderii della popolazione, quella ferrovia, tanto più se spinta fino ad Iglesias da cui dista ancora 3 chilometri, percorsi attualmente dagli omnibus, è chiamata a fare della rada di S. Pietro il porto naturale di Iglesias e di tutto quell'importante distretto minerario. Infatti, dalla città al mare non vi sono che 24 chilometri, mentre ve ne sono 54 per Cagliari.

La Società erogò nella costruzione della ferrovia e suoi annessi 2,250,000 lire; ed ha un traffico di 30 mila tonnellate annue, che ora dovrà naturalmente aumentare.

L'esercizio di questa ferrovia sarà pel Governo e pei pratici cosa interessante, dacchè l'art. 33 della detta legge 29 luglio 1879 avendo fatta riserva per le ferrovie Sarde, in un paese montuoso come quello, che pel suo isolamento non presenta la questione del collegamento con le grandi linee, le ferrovie economiche a scartamento ridotto, che permettono un andamento con pendenze e curve molto più spigliate, assumono un'importanza speciale, tanto più che, quando si devono pure costrurre i corpi stradali, non sono più convenienti i semplici *tramways*.

Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Aggiudicò alla Ditta F.lli Polla di Torino la fornitura di 30 tonnellate di ghisa fusa greggia;

Ha appaltato alla Ditta Vignolo i lavori di ristauro della tettoia della Stazione di Sampierdarena;

Aggiudicò alla Ditta Casalini Antonio l'esecuzione dei lavori di riordino ed ampliamento della Stazione di Vicenza;

Ha autorizzato l'impianto del servizio telegrafico nella Stazione di Santa Limbania sulle calate della città di Genova;

Autorizzò una gara per la fornitura di 24,000 tonnellate di carbone austriaco;

Aggiudicò alla Ditta Comolli la costruzione dei fabbricati passeggieri della Stazione di Somma Vergiate.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetta pel 26 corr. una gara per la fornitura di 6 locomotive da merci a 6 ruote accoppiate e relativi tenders. Il termine ultimo per la presentazione delle schede di offerta scade il giorno 24.

Da una distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio sulle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 2° trimestre 1880, rileviamo ch'essi ammontarono a 15, di cui 5 nel mese di aprile, 3 in maggio e 7 in giugno.

Furono tutti sassi lanciati contro i treni in marcia, producendo la rottura di parecchi vetri, e ferendo leggermente una donna ed un macchinista. Vi fu pure un cuscinetto di ghisa posto attraverso una rotaia, ma però senza conseguenze.

È nondimeno increscioso il dover registrare ancora simili atti vandalici nel nostro paese.

Ci scrivono da Roma che il Ministero d'agricoltura e commercio ha delegato il cav. ing. Oreste Lattes, ispettore delle industrie, a rappresentare il Governo italiano al Congresso internazionale dell'industria e del commercio, che si terrà prossimamente a Bruxelles.

Siamo informati che il 6 corr., fra il Municipio di Bergamo e l'on. Casa Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona, venne firmato l'atto definitivo di concessione per la costruzione e l'esercizio dell'acquedotto d'acqua potabile per quella media e piana città, e venne anche versata nella Cassa comunale la pattuita cauzione di L. 25,000.

La Casa concessionaria intende di mettere tosto mano ai lavori di costruzione dell'acquedotto; ed a tale effetto per la metà del corr. mese, il Municipio di Bergamo le farà la consegna dei terreni da occupare colla condottura e coi manufatti relativi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazione di Trastevere. — Leggesi nel *Popolo Romano* del 4:

Da molto tempo si parla della Stazione ferroviaria da costruirsi in Trastevere. È noto che questa Stazione riuscirebbe utilissima, non solo ai Trasteverini, ma a gran parte della popolazione; senza dire del vantaggio che ne risentirebbero tutti i commercianti.

L'on. deputato del V Collegio di Roma si è sempre occupato con amore di tale questione; ed anche recentemente ha rinnovato le sue più vive premure all'on. Ministro dei lavori pubblici. Ci piace di pubblicare, a tal proposito, una lettera, che ieri l'altro ha ricevuto l'on. Pianciani dall'onorevole ministro Baccarini:

« *Caro Pianciani,*

« 31 luglio 1880.

« Credi che io sono convinto della utilità grande di una Stazione ferroviaria in Trastevere, e che non dimentico la cosa. Se ritardo vi è, e se eccede i comuni desiderii, non ad altro è da imputarsi che al precario stato delle Romane. Ad onta di questo però, spingerò la cosa *totis viribus*, e spero di arrivare a realtà in tempo relativamente non lungo.

« Credimi

« *Tuo*, BACCARINI ».

Ferrovia Roma-Frascati. — Scrivono da Frascati al *Popolo Romano*:

Il Consiglio comunale di Frascati, in una seduta della passata sessione ordinaria primaverile, deliberava l'accettazione formale e sostanziale dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879; cioè a dire, deliberava di antistare tutta la somma necessaria per la protrazione della ferrovia a questa città, appunto per avere una preferenza nell'ordine di costruzione.

Di più, in un ultimo recentissimo abboccamento tenuto da questo signor Sindaco col Ministro dei lavori pubblici, si dava incarico all'ing. Guidi di presentare un tracciato, che, percorrendo il tratto possibilmente più breve, giungesse fino alle porte della città, fissandogli un termine perentorio di pochi giorni.

Fino a che questo studio non sarà esibito ed accettato definitivamente, il Municipio non potrà muoversi di un passo.

È dunque il Governo che deve dare il buon esempio, essendo Frascati disposto ad ogni sacrificio, purchè possa ottenersi il tanto vagheggiato prolungamento della ferrovia.

Ferrovia Fano-Urbino. — Il *Cittadino* di Urbino, del 3, scrive:

La Commissione eletta dal Consorzio dei Comuni interessati per la linea Fano-Urbino ha stabilito con una rispettabile Società estera i preliminari di un contratto per la costruzione e l'esercizio della linea, a condizioni reciprocamente vantaggiose.

Fra le altre condizioni, più di ogni altra utile vi ha quella, che la linea debba essere costruita in due anni, pel prezzo di soli 6/10 della perizia.

Ferrovia Parma-Spezia. — Secondo il *Presente* di Parma, 3, sul primo tronco (Parma-Fornovo) della tanto sospirata ferrovia della Spezia, già definitivamente appaltato, stanno per cominciare i lavori; un altro tronco di detta linea in Val di Magra è ormai pronto per gli appalti; e fervono i lavori tra Borgotaro e Pontremoli, affinchè si possa appaltare e cominciare entro l'anno anche la galleria del Borgallo.

Ferrovia succursale dei Giovi. — Leggiamo nel *Commercio di Genova*:

Sabato ultimo, sotto la presidenza del Prefetto, adunavasi la Commissione mista, composta dei delegati della Provincia, del Comune e della Camera di commercio, incaricata di avvisare al modo onde la ferrovia succursale a quella dei Giovi possa avere sollecito compimento.

Ci si assicura che la sullodata Commissione abbia deliberato di offrire il maggiore concorso al Governo di un decimo sul decimo stabilito dalla legge per le provincie in cui si debbono costrurre le ferrovie.

A questo maggior tributo concorrerebbero in eque proporzioni la Provincia, il Municipio e la Camera di commercio. A tale intento, il Prefetto darà comunicazione ai suddetti tre Corpi morali della proposta della Commissione, onde possano deliberare sulla stessa.

Se non siamo male informati, la Camera di commercio aveva già previamente deliberato in massima sopra un concorso per la costruzione di tale ferrovia, per cui non resterebbe per essa che di stabilirne la misura.

— Il *Corr. Mercant.* del 9 annuncia che la Camera di commercio approvò appunto l'aumento del decimo.

Ferrovia Schio-Piovene-Arsiero. — I signori cav. Francesco e Gaetano Rossi diedero or ora alla luce un opuscolo sui loro studii pel progetto di una ferrovia economica, che unisca le due vallate del Leogra e dell'Astico.

La lunghezza della linea sarebbe la seguente:

Da Schio a Piovene	m.	10,800
» Piovene a Seghe	»	6,000
» Seghe ad Arsiero	»	2,800
Totale	m.	19,600

L'armamento verrebbe fatto con rotaie di acciaio da chilogrammi 18 per metro lineare; il materiale mobile si comporrebbe di due locomotive a *sistema a navetta*, e 20 vagoni, per cominciare. Ogni economia verrebbe fatta nell'esercizio, ad uso americano.

La cifra di spesa annuale, interessi del capitale compresi nella misura del 5 per cento, sommerebbe a L. 107,500, contro un reddito, calcolato il movimento attuale, di L. 94,938.

Ma una parte del concorso spetta allo Stato, una parte alla Provincia, una parte ai Comuni, ed infine una parte agli stessi privati, cioè agli esercenti le industrie, in ragione degli utili che la ferrovia può rispettivamente apportare. E con ciò, e collo sviluppo ognor crescente del traffico nella vallata dell'Astico, è economicamente risolta la questione.

Non resta che far voti perchè il progetto, già compilato dall'ing. G. B. Saccardo, venga presto discusso dagl'interessati tutti, e che tutti vi apportino il contributo della migliore volontà; e quello che ora è nel *comune desiderio*, sarà in breve, certamente, un *fatto compiuto*, che farà onore a questo lembo di provincia e d'Italia.

Tramways nella provincia di Brescia — Riferiamo dalla *Provincia di Brescia*, in data 24 luglio:

Sappiamo che la nostra onorevole Deputazione provinciale ha dichiarato decaduto il sig. ing. Corti e la Società da lui rappresentata dalla concessione delle linee di *tramways* Brescia-Orzinuovi, Brescia-Tormini-Salò, Tormini-Vobarno, Brescia-Gardone, ed ha iniziato le pratiche giudiziarie per l'avocazione del deposito di lire *novantamila* alla Cassa provinciale, a seconda dei precisi termini delle stipulate Convenzioni.

Sappiamo poi che altre domande di concessione sono state presentate alla Deputazione provinciale.

Tramway Villa Fornaci-Treviglio. — La *Perseveranza* dell'8 scrive:

Una nuova linea importante si è compiuta, che unisce il *tramway* di Vaprio e di Bergamo; e ciò ancora per merito del cav. Ferdinando Pistorius, alla cui attività si deve se le nostre provincie furono dotate di guidovie per oltre 100 chilometri di percorso.

Questa nuova linea venne ieri collaudata dalle rappresentanze della Deputazione provinciale di Milano e di Bergamo e del Genio civile, con intervento delle Autorità municipali di Cassano e d'Inzago.

A Villa Fornaci, un treno speciale accolse le Autorità e qualche invitato, ed in breve, senz'alcun inconveniente, si arrivò a Treviglio, ove dalla cortesia del cav. Pistorius fu servito un sontuoso *déjuner*, facendo, in di lui nome, gli onori di casa il sig. cav. Achille Troisi, direttore dell'esercizio, ed il sig. ing. Gino Barisoni.

Tramway Torino-Gassino — Domenica ventura, salvo impreveduti inconvenienti, il *tramway*, che da Torino deve andare a Gassino, funzionerà fino al *ponte di Barra*.

Sperasi che l'intera linea sarà ultimata per la fine del venturo settembre.

Tramways nella provincia d'Alessandria. — Leggiamo nella *Gazzetta d'Alessandria*, dell'8:

L'infaticabile cav. Bellisomi ha presentato al Consiglio provinciale una nuova sua domanda per la concessione di un *tramway* da Alessandria a Vignale.

Il medesimo tra breve aprirà l'altro tronco da Casale a Montemagno.

Anche l'ing. Basevi di Genova ha fatto istanza per l'impianto di un altro *tramway* da Acqui a Cortemilia.

Sappiamo che a giorni verrà intrapresa dal Della Beffa di Milano la costruzione del *tramway* Novi-Ovada.

Un'ultima concessione per un *tramway* dalla città d'Acqui allo Stabilimento Balneario venne chiesta dall'ing. Delfino.

Ferrovia Palermo-Trapani. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto dell'8 luglio scorso, con cui è approvato l'aumento del capitale della Società della ferrovia sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani da 12 a 22 milioni di lire, mediante emissione di n. 20,000 Azioni nuove di lire 500 ciascuna.

Ferrovie Sicule. — Leggiamo nel *Giornale di Sicilia*, del 2 corr.:

Siamo lieti d'annunciare ai nostri lettori che i lavori del primo tronco della linea di Vallelunga, malgrado le straordinarie difficoltà che l'ing. Cassin, concessionario del tronco stesso, ha dovuto vincere, volgono oramai al loro termine.

Basandoci sul coraggio ed energia dimostrati dall'Impresa nel condurre quei lavori versanti in condizioni speciali, tutto induce a credere che verso il finire del mese di ottobre prossimo la locomotiva potrà correre su tutto il tronco, lungo quasi sedici chilometri.

È un primo indizio di buona riuscita a vantaggio del benessere del nostro paese, e godiamo quindi assai; e con noi godranno i nostri concittadini, nello apprendere che ieri, alle ore tre pomeridiane, la prima macchina faceva il suo ingresso sul binario della linea Vallelunga, la quale non mancherà di riuscire con soddisfazione di tutti e principalmente degli egregi personaggi che l'appoggiarono dell'alto loro patronato.

Notizie Ferroviarie Estere

Contributo di Milano alla ferrovia del Gottardo — Il Consiglio provinciale di Milano, nella tornata del 9 corr., aderendo al desiderio espresso dal Prefetto, prese a discutere il numero 25 del suo ordine del giorno, cioè: « Comunicazione e proposte sulla nuova domanda de, Ministero dei lavori pubblici, intesa ad ottenere che la Provincia di Milano corrisponda il contributo originariamente votato per la ferrovia del Gottardo ».

L'ingegnere *Carmine* legge quindi la relazione della Deputazione provinciale, che conchiude col negare il sussidio di un milione.

Rossi propone la sospensiva per la stampa della relazione; ma tale proposta non è appoggiata.

Viene quindi posta ai voti la seguente conclusione della Deputazione provinciale:

« Presa in esame la nota 25 luglio 1880, N. 15,160, della regia Prefettura di Milano, colla quale si domanda che sia nuovamente richiamata l'attenzione del Consiglio provinciale sulla vertenza relativa al pagamento del sussidio provinciale a favore della ferrovia del Gottardo;

« Viste le proprie deliberazioni 23 aprile 1878 e 25 gennaio 1880, colle quali veniva dichiarato decaduto il Governo dal diritto di pretendere il pagamento di detto sussidio, per non essere state adempite le condizioni contenute nelle originarie deliberazioni categoricamente stipulate;

« Ritenuto che la sopraccitata nota prefettizia non adduce alcun nuovo argomento, che possa consigliare l'Amministrazione provinciale di Milano a recedere dalle sue precedenti deliberazioni;

« Il Consiglio provinciale dichiara nuovamente di ritenere risolta di diritto l'obbligazione assunta colla deliberazione 22 maggio 1870 di concorrere colla somma di 1 milione nelle spese per la costruzione della ferrovia del Gottardo ».

È approvata ad unanimità, con due astensioni.

Galleria del Monte-Ceneri. — Lo stato dei lavori nella galleria del Monte-Ceneri alla fine di luglio era il seguente:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Totale
Galleria di direzione . . .	m. 450.—	m. 180.—	m. 630.—
Allargamento in calotta .	» 263.—	» 56.—	» 319.—
Strozzo	» 51.—	» 8.—	» 59.—
Vôlta	» 145.—	» 35.—	» 180.—
Piedritti	» 36.—	» 7.—	» 43.—

Ferrovie francesi. — La Direzione generale delle ferrovie francesi ha pubblicato la situazione al 30 giugno scorso dei lavori delle ferrovie dichiarate di pubblica utilità e non ancora aperte all'esercizio. Queste informazioni sono pubblicate in forma di quadri, che comprendono quattro categorie di linee:

1° Linee concesse, da eseguire interamente dalle Compagnie;

2° Linee concesse, la cui infrastruttura è fatta dallo Stato;

3° Linee riscattate, da costruire o da compiere dallo Stato;

4° Linee nuove da costruire dallo Stato.

Il complesso di queste linee abbraccia una lunghezza di 6,219 chil., dei quali 4,364 erano in costruzione durante il 2° trimestre 1880, cioè: 1,423 per le linee della prima categoria, 400 per quelle della seconda, 884 per quelle della terza, e 1,648 per quelle della quarta.

La spesa totale al 30 giugno ascendeva a fr. 511,387,000, di cui 74,208,000 erano stati impiegati durante il 2° trimestre, cioè 28,473,000 più che per lo stesso trimestre del 1879. Queste spese si ripartiscono così, dal 1° aprile a tutto giugno:

Per le linee della 1ª categoria fr. 23,345,900; questa somma va poi suddivisa per reti, cioè: 2,131,000 pel Nord; 1,793,000 per l'Est; 3,848,000 per l'Ovest; 9,270,000 per la Mediterraneo; e 6,303,000 per linee diverse.

Per le linee delle altre categorie, le spese salirono rispettivamente a fr. 9,377,000; 9,719,000; 31,161,000.

Le spese di studii ammontarono a fr. 606,000 durante il 2° trimestre 1880.

— La Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici per procedere ad un'inchiesta sui mezzi di prevenire gli accidenti sulle ferrovie ha terminato nel mese di luglio i suoi lavori.

Le molte questioni relative alla sicurezza pubblica furono discusse da diversi punti di vista. Specialmente: della costruzione della ferrovia; dei molti sistemi di segnali di avviso; del materiale ruotabile e della trazione; dei freni continui; dell'esercizio a doppio o semplice binario.

Il rapporto riassuntivo degli apprezzamenti della Commissione venne già presentato al Ministro dei lavori pubblici per le sue deliberazioni.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — La ferrovia Tunisi-Goletta, con le sue diramazioni al Bardo ed alla Marsa, si estende per un percorso di circa 42 chilometri, diviso nel seguente modo:

Tunisi-Goletta	Chil.	17,500
Uina-Marsa	»	7 »
Goletta-Marsa	»	8 »
Tunisi-Bardo.	»	6,500
Diramazioni al Canale della Goletta, alla Dogana di Tunisi e binarii nelle Stazioni	»	3 »
Totale	Chil.	42 »

Le Stazioni sono quattro, delle quali due importantissime, Tunisi e Goletta; le altre di secondaria importanza, Bardo e Marsa.

Il materiale mobile si compone di 4 locomotive-*tender* di mediocre potenza;

5 vetture di 1ª classe,
2 » di 2ª »
15 » di 3ª »
29 carri da merci fra coperti e scoperti.

Al materiale mobile sono da aggiungere due lance a vapore, di circa 15 tonnellate cadauna, necessarie all'imbarco e sbarco delle merci e del carbone.

Il binario dell'intera linea è di calibro ordinario.

Da notizie raccolte, abbiamo potuto rilevare che l'impianto della linea, compreso l'acquisto del materiale mobile, ha importata la spesa di circa 6 milioni di lire.

Attualmente la linea non è in ottime condizioni, specialmente in alcuni punti: quando la baia di Tunisi è in piena, l'acqua arriva sino al livello delle rotaie, guastando in tal modo le traversine. Oltre di che, i vagoni, particolarmente quelli di prima classe, sono incomodi e in cattivo stato.

Ci vorrà una somma non indifferente per ridurre la linea in istato da poter fare un buon servizio, e converrà anche acquistare delle macchine adattate ad ottenere una maggiore velocità. — Così il *Giorn. dei lav. pub.*

— Si ha poi da Tunisi, che il 1° corr., 21 colpi di cannone, sparati dalla fortezza della Goletta, annunciavano che S. A. il Bey riedeva al Bardo, sua residenza ufficiale.

Accolto in quella Stazione dal Console generale d'Italia e dal rappresentante della Compagnia Rubattino, che avea già per lui preparato un più ampio e più elegante vagone, S. A. vi prese posto unitamente ai suoi Ministri, non che il rappresentante d'Italia, al quale esprimeva il proprio compiacimento d'essere per la prima volta trasportato da una Società italiana. Dopo qualche minuto, la vaporiera fischiava, e il treno, allontanandosi, spariva.

Alla Stazione di Tunisi vi fu una breve sosta: in quel frattempo vennero offerti all'augusto viaggiatore ed al suo numeroso seguito rinfreschi svariati. Giunto finalmente il treno alla Stazione del Bardo, S. A. il Bey, quivi accomiatandosi dal Console generale comm. Macciò, gli esternava i suoi sentimenti di simpatia per l'Italia; e rivolgendosi quindi al comm. Martorelli, si dichiarava soddisfatto e grato dell'accoglienza ricevuta, e delle migliorie che la Compagnia Rubattino va effettuando nel tronco ferroviario, di recente acquistato. Lo ringraziava altresì dell'attenzione avuta dalla Compagnia al suo Harem, trasportandolo giovedì sera da Cartagine al Bardo.

Franamento sulla ferrovia di Franzensfeste — Nelle ore pomeridiane di venerdì, scaricossi sulla valle superiore dell'Eisach un violentissimo temporale, anzi un vero diluvio. Dai monti precipitavano innumerevoli torrenti, sicchè in poco d'ora la valle si tramutò in un lago. L'acqua, cercando uno sfogo, corrose e sottominò, per una lunghezza di circa 100 metri, l'argine della ferrovia presso Mittewald, e portò via gallegianti i legnami che stavano qua e là accatastati. Sulla lunga breccia restarono sospese in aria, come due fili telegrafici, soltanto le rotaie: il legname trascinato via dalle acque si calcola del valore fra i 20 ed i 40,000 fior. La linea ferroviaria venne interrotta anche presso Grasstein, dove il corpo stradale è coperto fino all'altezza di 6 piedi da terriccio, ghiaia e tronchi d'alberi.

L'altra mattina si giunse in questo luogo a sgombrare la rotaia, mentre la strada provinciale fino a Mauls è ancora ingombra. Agli sforzi dell'Amministrazione ferroviaria fu dato di poter costrurre presso Mittewald un sentiero pel tragitto dei passeggieri. L'interruzione ed il ritardo dei treni postali dureranno, probabilmente, ancora alcuni giorni, tanto più che presso Innichen il corpo stradale venne del pari danneggiato.

Terribile uragano in Ungheria. — La *Gazzetta di Temesvar* racconta:

Sabato scorso, verso le ore 11 di sera, giungeva, con mezz'ora di ritardo, a Temesvar il treno da Bazias. Erano già pervenute sui fili elettrici della ferrovia brevi notizie, le quali preparavano ad udire che qualche cosa di straordinario fosse accaduto nel viaggio; ed al primo ingresso del treno alla Stazione, si potè scorgere che gli era accaduto alcun che di terribile. I vagoni, la macchina erano gravemente danneggiati in varii punti: tutti i vetri delle finestre erano spezzati ed il pallore mortale dei volti dei passeggieri, che si affacciavano alle sconquassste aperture, inspirava ansietà.

Al treno, infatti, era accaduto qualche cosa di straordinario. Mentre passava, alle ore 10 di sera, fra Detta e Moraviza, scoppiò un temporale con grandine così violento, che, a memoria d'uomo, non fu mai il simile. Era un vero bombardamento di palle di ghiaccio, ciascuna della grossezza di un pugno, che piombavano strepitosamente sui tetti del treno, rompevano tutte le finestre, e con orrendo fracasso precipitavano nei vagoni, dai quali si alzarono ben presto i gemiti e le strida dei passeggieri colpiti e feriti.

La violenza delle bombe gettate fu sì grande, che penetrarono nel focolare della macchina, in seguito a che mancò alla locomotiva l'alito vitale, e dovette arrestarsi tra il furore crudele dell'uragano. I passeggieri bersagliati, da tutte le parti, dalle palle, ebbero in pochi minuti molti feriti, e, benchè cercassero rifugio sotto i banchi, parecchi furono ancora colpiti.

Il personale del treno si comportò, in quel duro frangente e tra lo spavento generale, in modo esemplare. Fece il possibile per proteggere i viaggiatori dal furore degli elementi: fu adoperato il materiale per fasciature, che le prescrizioni ingiungono di recar sempre pei possibili accidenti; furono bendati i feriti; e la macchina fu posta in grado di fuggire dalla zona dominata dal temporale.

Una giovane signora fu assai gravemente ferita da una

palla del peso di una libbra, che la colpì alla testa. La maggior parte delle altre ferite fu alle mani, mediante le quali i passeggieri coprivansi la testa ed il viso.

Il treno soffrì talmente, che i vagoni, incapaci di continuare il viaggio fino a Budapest, furono cambiati a Temesvar; in seguito a che si ebbe un altro ritardo considerevole.

Accidenti sulle ferrovie inglesi nel 1879. — Il *Board of Trade* ha pubblicato il rapporto annuo sugli accidenti delle ferrovie, successi nel Regno Unito nel 1879. Il numero totale delle persone uccise è stato di 1,032, e quello delle ferite di 3,513. Tra gli uccisi, vi sono 160 viaggiatori, 452 impiegati ferroviarii, e 420 suicidati o morti per cause diverse. Tra i feriti, 1,307 erano viaggiatori, 1951 impiegati, 255 persone che si sono suicidate o che hanno contravvenuto ai regolamenti delle Compagnie.

Notizie Diverse

Porto di Livorno. — Con decreto del 30 u. s., l'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione incaricata di proporre, sentita la Società Rubattino, i provvedimenti atti a soddisfare i bisogni commerciali del Porto di Livorno, conciliabilmente con le esigenze generali della navigazione verso le Indie, colle condizioni speciali dei battelli, ed in relazione ai patti contrattuali.

La Commissione è composta dei signori:

Comm. Mati, ispettore del Genio civile; comm. Fabbricotti, presidente della Camera di commercio di Livorno; cav. Augusto Witting, ufficiale del porto di Livorno.

Traforo del monte Laparata. — Scrivono da Castellammare di Stabia alla *Riforma*:

La Commissione consorziale per la strada di Gragnano-Agerola, composta dagli onorevoli deputati della Rocca, presidente, Sorrentino, Orilia, e dei signori Cavaliere e de Rosa, si recò nei giorni passati a visitare il traforo già eseguito del monte Laparata.

Questo traforo è della lunghezza di metri 879, dell' altezza di m. 6, e della larghezza di m. 6 e mezzo. Esso mette in diretta comunicazione i Comuni di Gragnano e Pimonte con quello di Agerola, ove per lo innanzi era assai malagevole di ascendere. Questo paese amenissimo e di aria saluberrima, situato sul piano di una montagna, giaceva quasi separato da ogni consorzio umano; ed oggi, mercè le cure e la generosa iniziativa dell'Amministrazione provinciale di Napoli, si vede, non solo congiunto a Castellammare di Stabia, ma quanto prima lo sarà anche con la costiera di Amalfi, essendosi presentato al Ministero per l'approvazione il progetto di una strada che unisca Agerola ad Amalfi.

I lavori del *tunnel* sono stati con molta parizia diretti dall'egregio ingegnere provinciale cavalier Luciano Della Martora, ed eseguiti con singolare sollecitudine ed esattezza dall'imprenditore Attanasio Dramis, il quale ha saputo menarli a termine nello spazio di un anno solo.

La Commissione, dopo di aver visitato minutamente il traforo, che, per la sua ampiezza, ricorda un'opera romana, volle pure osservare la traccia della nuova strada, che per la lunghezza di circa 14 chilometri, incominciando da Gragnano, va a terminare ad Agerola per accedere all' anzidetto *tunnel*. Di questa strada, che attraverso fertilissime ed alte montagne è condotta con curve stupende, fu trovato compiuto un tratto di quasi cinque chilometri, dalla piazza di Pimonte al torrente del Resicco, ove sono state eseguite notevoli opere d'arte, tra cui primeggia un grandioso ponte di ventidue metri di altezza. Un panorama immenso e delizioso, che abbraccia i due golfi di Napoli e Salerno, si svolge maestosamente sotto gli occhi dei passanti, che contemplano con maraviglia quelle ridenti ed urbetose vallate, le quali per lunghi anni, quasi inacessibili, furono l' asilo della miseria e del brigantaggio.

Dal lato di Gragnano poi, si trovò che nel corso di di quest'anno si erano incominciati pure altri lavori per la lunghezza di quattro chilometri; in guisa che, a completare l' intera strada consorziale occorrono solo altri cinque chilometri, restando a determinare il sito dell' imbocco di detta strada presso Gragnano.

Il progetto di questa strada, che presentava difficoltà credute insormontabili, è opera dello stesso ingegnere cavaliere Della Martora, ed i lavori stradali sono stati eseguiti con rara diligenza e sollecitudine dall'appaltatore signor Ferdinando de Rosa di Giuseppe, sicchè, mentre il contratto assegnava oltre due anni di tempo pel compimento dei lavori, questi si trovano talmente progrediti, che saranno completati in tempo assai più breve; e ciò va dovuto all'attività dell'ingegnere ed alla solerzia dell'impresario.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 4 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Napoli col titolo di *Banca Napoletana*, portando il detto capitale da L. 10,000,000, diviso in 20,000 azioni da L. 500 ciascuna, a L.5,000,000, diviso in 10,000 azioni di egual valore.

— Con R. Decreto dell' 11 d°. mese (*Gazz. Uff.* del 5), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Pisa, col titolo di *Società Nazionale* per gazometri ed acquedotti, è autorizzata ad emettere n. 500 Obbligazioni del valore nominale di L. 1000 ciascuna, fruttanti l'interesse del 5 0[0] netto da tasse, divise in 5 ssrie di 100 Obbligazioni ciascuna, e rimborsabili in 5 anni, a cominciare dal 1880, in ragione di una serie per anno.

Museo industriale italiano in Torino. — A Direttore di questo Museo venne nominato l'ing. comm. Giulio Axerio, già Ispettore delle miniere, e che in fatto di macchine e materie prime ha molta competenza, tanto da poter onorevolmente occupare il nuovo ufficio a cui fu destinato dalla fiducia del Governo del Re.

Privative industrali. — Come delegati del Governo italiano al Congresso internazionale delle privative industriali, che si terrà a Parigi, partiranno il comm. Romanelli, direttore dell'industria al Ministero di commercio ed industria, e l'on. Indelli.

Biglietti consorziati. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato la seguente notificazione ministeriale del 4:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere, per scorta e per l'uso e nei modi previsti dall'art. 9 del regolamento 28 febbraio 1875, altri biglietti dei tagli da lire 5, 10 e 1000, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici stati approvati coi Decreti Reali per la prima emissione, e ripartitamente divisi nelle proporzioni seguenti:

Biglietti da lire 5 — N. 5,000,000, pel valore di 24 milioni di lire, divisi in 50 serie di 100,000 biglietti ciascuna, distinte coi numeri dal 704 al 750 inclusive;

Biglietti da L. 10 — N. 2,000,000, pel valore di 20,000,000 di lire, divisi in 20 serie di 100,000 biglietti ciascuna, distinte coi numeri 386 al 405 inclusive;

Biglietti da L. 1000 — N. 10,000, pel valore di 10,000,000 di lire, rappresentati dalla serie distinta col num. 22, composta di 10,000 biglietti numerati dall' 1 al 10,000.

Casse postali di risparmio. — Nel mese di giugno 1880, come risulta dal resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, si sono fatti 44,246 depositi, per l' importo di L. 3,855,414.73; si sono fatti 22,055 rimborsi, per l'importo di L. 2,631,503.56; onde un residuo credito dei depositanti in L. 1,223,311.17. Nello stesso intervallo furono emessi 9,187 libretti, e ne furono estinti 1,452; onde ne rimasero in corso 7,725.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, 232,033 depositi avevano importato la somma di L. 21,151,828.67; e i rimborsi, stati 104,442, avevano importato la somma di lire 11,880,265.89; onde era rimasto nei depositanti il residuo credito di L. 9,271,562.87 Nol medesimo intervallo erano stati emessi 48,079 libretti, ne erano stati estinti 4,859; quindi ne erano rimasti in corso 43,220.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si verificarono operazioni importanti nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali vennero negoziate a principio a 447 per liquidazione, poi a 450 fine agosto. In seguito tennero il prezzo di 448, 446, e negli ultimi giorni, fattasi qualche richiesta, si spinsero a 454 ed a 458.

Le Obbligazioni relative piuttosto ferme sul 294.50 circa, e i Boni sul 600.

Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 302.50; le altre, della serie B, sul 297.50; le nuove sul 290.

Le Azioni Ferrovie Romane trattate scarsamente a 162 circa; le Meridionali austriache a 289; lo Palermo-Trapani a 325.50; le Centrali Toscane a 477; le Pontebbane a 460.

A Parigi, le Lombarde, segnate a 177 e 181; le Obbligazioni relative a 262 e 264; le Vittorio Emanuele a 280 e 281; le Azioni Ferrovie Romane a 144 e 145; le Obbligazioni a 335.

ESTRAZIONI

Debito pubblico. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni al portatore, create con la legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco *D*, n. 5) comprese nella 63ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 31 luglio 1880.

Numero delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I, N. 18,926, col premio di L. 36,865.
» II, N. 16,901, col premio di L. 11,060.
» III, N. 14,449, col premio di L. 7,375.
» IV, N. 16,176, col premio di L. 5,900.
» V, N. 6,943, col premio di L. 720.

(Seguono i numeri delle 431 Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre 1880 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle prime cinque estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° di ottobre 1880, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1880, aventi i numeri dal 64 al 73.

CONVOCAZIONI

Ferrovia d'Ivrea. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 20 corr. in Torino (via Bogino, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di revisione dei conti, per la elezione di tre consiglieri d'amministrazione, e per la estrazione a sorte dei numeri delle 38 Azioni da ammortizzare col 1° gennaio 1881.

Avvisi d'Asta

Il 18 corr., presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del pulimento ed espurgo del R. Canale di Sarno, per la durata dal 2° semestre 1880 a tutto il 1° semestre 1883, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 38,204.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del compimento e consolidazione del tratto della strada provinciale Brienza-Montemurro, compreso fra l'innesto colla nazionale di Valle d'Agri ed il principio della nuova variante presso Montemurro, della lunghezza di m. 5500, in diminuzione della somma di lire 70,129.68, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì del 20 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Bologna, si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della costruzione di due tettoie per ricovero di materiale d'artiglieria in Ferrara, per l'importo di L. 430,000, col ribasso dell'11.38 p. 0[0 offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al pomeriggio dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di consolidamento della Caserma della Traspontina in Roma, sull'importo di L. 37,420, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di assicelle, tavoloni, travi, acciaio, ferro, piombo, ecc., per dotazione delle fortezze di Bard, Exilles e Fenestrelle, per la complessiva somma di L. 28,000. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare alla Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria, con strada d'accesso, sul monte Pianelloni presso Spezia, per il presunto importo di L. 320,000. Lavori da eseguire entro 720 giorni. Deposito interinale L. 32,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per la sessennale manutenzione della strada provinciale da Viacroce per San Giuliano al piano di Sepino, della lunghezza di m. 9303.60, per il presunto annuo canone di L. 6047.34. Deposito interinale L. 250 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di chilogr. 225,000 di ghisa da getti diversi (qualità Gartsherrie N. 1) in diminuzione dell'importo di L. 24,508.57, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio idraulico della bonificazione Pontina in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dello spurgo annuale degli alvei dei fiumi e canali Pontini, per la durata d'anni 3 dal 1° ottobre 1880, e per l'annuo canone di L. 5962. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 40,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero suddetto, e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tratto del fiume Sarno, compreso tra la confluenza dell'alveo comune di Nocera ed il suo sbocco al mare, della lunghezza di m. 10,059.56; nonchè dei tre rivi Marna, Sgnazzatoio e San Benedetto, della lunghezza complessiva di m. 4027; e della strada ripuaria sulla sponda sinistra del 2° tronco di detto fiume, della lunghezza di m. 4084.80, per la presunta annua somma di L. 25,133.31. Manutenzione dal giorno della consegna a tutto marzo 1886. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Riva (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria tra Riva e la borgata San Giovanni, per l'importo di L. 25,445. Deposito interinale L. 1000. Condizioni e Capitolato visibili presso la Segreteria municipale.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una Palestra coperta nel Collegio militare di Napoli, per la presunta somma di L. 45,000. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Caserma per una Compagnia alpina in Asiago, per il presunto importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ariano di Puglia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Acquara, tra l'abitato di Orsara Danno Irpina e la Nazionale delle Puglie, sull'ammontare di L. 47,863.07, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2700 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5500 in valuta legale o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 4. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE »

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 30,000 di Olio di Oliva, per il magazzino di NAPOLI, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura.

Il Capitolato, in base al quale dovrà essere eseguita questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid. del dì 24 agosto corr. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell' art. 3° del Capitolato.

Firenze, 2 agosto 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 18 Agosto 1880 N° 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SEMPIONE O MONTE-BIANCO

Il senatore francese Chardon diresse al giornale *La Republique française*, del 16 giugno scorso, una lettera in cui cercò rispondere alla Memoria dell' illustre professore D. Colladon (già riassunta nel nostro numero del 9 stesso mese) circa la grande superiorità, come linea rivale del San-Gottardo, della ferrovia a doppio binario che segue la valle del Rodano, del Sempione e di Domo d'Ossola, in confronto di una linea eccentrica, che passerebbe sotto il Monte-Bianco e l'Allea-Bianca per mezzo di un tunnel della lunghezza di 19 chil., e più elevato di 350 metri di quello progettato e studiato per il Sempione.

Il prof. Colladon, in un suo opuscolo intitolato *Seconde notice sur la question Simplon ou Mont-Blanc* (Genève, 1880), risponde come appresso al senatore Chardon.

Prima però di riferire le parole del prof. Colladon, crediamo utile di esporre alcune nostre considerazioni in proposito.

Noi non sappiamo approvare l'agitazione che si tenta promuovere, specialmente in Torino, a favore del passaggio del Monte-Bianco, poichè siamo convinti che gravi danni deriverebbero all' Italia, ed in particolare a Torino, da questa linea, essenzialmente in mano della Francia, alla quale verrebbe così offerta una seconda entrata diretta in Italia.

Considerazioni politiche e militari di diversa natura, esposte pure dal prof. Colladon nella citata sua Memoria, consigliano a cansare tale inconveniente, importando assai all'Italia di avere tra essa e la Francia un territorio neutro. D'altra parte, costruendo la linea del Monte-Bianco invece di quella del Sempione, Milano e Venezia perderebbero notevolmente, come perderebbe non poco Torino, dovendosi necessariamente eseguire in seguito la congiunzione diretta d' Ivrea con Santhià, a tutto detrimento di Torino e della linea del Moncenisio.

Altro e non lieve pericolo, in fine, è quello che la linea del Monte-Bianco farebbe parte, sul territorio francese, della rete Parigi-Lione-Mediterraneo, la cui Società farebbe su codesta linea quello che, pur troppo, fa sulla linea del Moncenisio, cioè tutto il possibile per deviare il traffico naturale a beneficio esclusivo della sua grande linea di Marsiglia. A stornare questo pericolo, la Compagnia svizzera del Sempione non ha voluto assoggettarsi al monopolio della Società francese, che avrebbe voluto assorbirla.

Ecco ora le parole del prof. Colladon in risposta al senatore Chardon:

.....Il pubblico ignora ch'io presi parte agli studii od alla esecuzione delle due più grandi gallerie alpine esistenti, quella del Moncenisio e quella del San-Gottardo.

Esso può credere che il sig. Chardon risponda ai miei argomenti e confuti le prove da me date in appoggio (*per la linea del Sempione*). Ma la cosa va altrimenti: di tutte le mie citazioni sulle questioni tecniche più essenziali, *non una parola*! Per l'on. sig. Chardon, 20 anni di lavori giganteschi, intrapresi per perforare le due sole gallerie alpine a doppio binario che esistono, non hanno alcun valore; i fatti meglio stabiliti non sono nulla, e non potendo contestarli, non se ne occupa.

In una Memoria di 68 pagine (*già sovraindicata*), ho dimostrato e fatto toccar con mano l'imprudenza dei tracciati alti, i colossali errori di perizie ch'essi producono, l'impossibilità di perforare con sicurezza una galleria ed anche dei pozzi nei terreni che si devono incontrare nel versante sud del Monte-Bianco.

Di tutti questi fatti e delle prove che li accompagnano, la lettera del sig. Chardon non fa menzione.

L'on. senatore non è ingegnere, non intende codeste difficoltà; pare che per lui un decimo di studio per le linee d'accesso al Monte-Bianco, o dei piani qualunque in pic-

colissima scala, hanno lo stesso valore pratico della strada d'accesso compiuta ed in pieno esercizio nella valle del Rodano al nord del Sempione, o dei piani lungamente studiati, in grandissima scala, pel versante sud di questo passaggio.

Si capirà come mi sia difficile di lottare con un antagonista che si contenta di così poco. Io mi baso sui fatti: egli non ne tien conto; sulla esperienza: essa non esiste per lui; su studii metodici serii, accompagnati da tavole e tracciati: fatica inutile; egli non discute, ma afferma; non risponde, non confuta, ma tronca il dibattito colla sua autorità personale, con una perorazione che sovranamente decide.

Che possono fare uomini più esperimentati, ingegneri invecchiati nel mestiere, pratici che hanno seguito da presso i soli lavori di questo genere che oggidì esistono, per mostrare il vuoto di codesti progetti aerei, di codesti studii pretesi serii e che tali non sono?.....

In luogo di rispondere alle mie prove, l'on. senatore cercò di spostare la questione.

Dapprima egli crede cogliermi in contraddizione col signor Beaumont, *di cui fa uno scienziato*, a proposito di una sua lettera scritta al *Journal de Genève* sull'alta temperatura da temere pei lavori della galleria del Sempione.

Io risposi tosto al sig. Beaumont, mostrando come la questione sia precisamente la stessa pel Monte-Bianco e pel Sempione; che una variante facile al Sempione, impossibile pel Monte-Bianco, annullerebbe interamente codesta difficoltà pel primo di questi due passaggi; che i mezzi di aerazione sono due volte più potenti al Sempione che al Gottardo, ecc. Ed il sig. Beaumont, giovane ed onorevole ingegnere ginevrino, che non pretende punto al titolo di *scienziato* di cui lo gratifica il sig. Chardon, scrisse al *Journal de Genève*, nel numero dell'11 giugno, *ch'egli accetta le mie osservazioni, come pure le mie conclusioni*.

In secondo luogo (e ciò è molto meno degno d'una discussione seria ed entro limiti accettabili), il sig. Chardon cerca di *renderci sospetti di parzialità interessata*, il signor Vauthier e me, perchè la Compagnia del Sempione, desiderando illuminarsi col parere d'uomini esperti nelle questioni di gallerie e strade d'accesso, ha conservato come ingegnere-consigliere *onorario* il sig. Vauthier, ingegnere francese dei ponti e strade, per lungo tempo ingegnere in capo della Compagnia francese che aveve cominciato i lavori della ferrovia del Sempione; e che, per parte mia, io sono uno dei molti membri del Consiglio d'amministrazione, *senza emolumenti*, di questa linea.

A questa stregua, il mio illustre collega sig. De Lesseps, non potrebbe aver diritto di discutere in faccia agli Americani il *suo progetto di Canale a livello nel Panama*, perocchè egli è presidente d'un Consiglio che se ne occupa, e per conseguenza è eminentemente sospetto d'essere essenzialmente guidato da motivi d'interesse personale. I suoi pareri, i suoi studii, la sua esperienza non hanno più alcun valore, e la sua imparzialità diventa impossibile, poichè, prima di tutto, egli deve consultare i propri vantaggi di membro del detto Consiglio.

In verità, noi non avremmo mai avuto l'idea, confutando il sig. Chardon, abitante a Bonneville, di approfittarne per un argomento contro di lui, s'egli è pecuniariamente interessato nella questione, se gl'immobili della sua famiglia o suoi, nella valle dell'Arve, avrebbero un maggior valore collegato a codesta ferrovia. Un senatore, un deputato possono e devono talora difendere lealmente ciò ch'essi suppongono essere negli interessi del dipartimento che li ha nominati: non v'ha in ciò nulla di anormale. Ma ammettere ch'essi sieno principalmente guidati da un motivo d'interesse, sarebbe far loro ingiuria.

Nè è poi esattamente lo stesso per gl'ingegneri, che hanno acquistato, con una lunga ed onorevole carriera, il diritto di dare consigli e d'ispirare una piena fiducia nella loro lealtà ed indipendenza. Ammettere che in una grande questione, intimamente legata alla prosperità commerciale di tre nazioni, essi possano mentire alle loro intime convinzioni, dissimulare i fatti, allegare principii inesatti, al solo scopo d'un interesse personale, egli è un uscire dai limiti di una discussione onorevole; egli è un dire, con parole velate, che, malgrado la loro alta posizione tra i loro colleghi ed una reputazione immacolata, essi tuttavia rimangono sospetti di convinzioni interessate e personali, e di motivi che la lealtà più comune respinge e condanna.

Il sig. Chardon si proclama un patriotta che combatte per gl'interessi *commerciali, industriali e strategici* della Francia contro un ingegnere straniero, ginevrino, che non ha alcun titolo di preoccuparsene.

Qui pure il sig. Chardon s'inganna, e va fuor di strada. Nè la Francia, nè l'Italia sono paesi stranieri pei miei antecedenti e per le mie affezioni; i miei titoli a tale riguardo, più antichi di quelli ch'egli si attribuisce, possono provarlo, poichè *in questi due paesi* io ho diretto, come ingegnere in capo e come ingegnere-consigliere, numerose ed importanti imprese industriali, cooperato ad utili creazioni nazionali, ottenuto distinzioni, così da Corpi scientifici, come dai Governi di Francia e d'Italia, e nei due paesi io conto molti amici, persone scelte, ingegneri e scienziati.

In Francia, ho cooperato, sino dal 1829, alla creazione della Scuola centrale delle arti e manifatture, ove fui professore per parecchi anni, e lasciai buone memorie.

Nel 1873, il Comitato francese degli studii della ferrovia sottomarina tra la Francia e l'Inghilterra mi fece l'onore di scegliermi ad essere uno dei due soli membri stranieri alla Francia, che ne fanno parte.

In Italia, io presentai nel 1852 al Governo sardo, alcuni metodi nuovi, basati sull'aria compressa, pel traforo del Moncenisio. I miei metodi erano affatto contrarii a quelli proposti anteriormente dal sig. Maus, direttore tecnico ufficiale, incaricato di questi studii.

I progetti del sig. Maus erano stati *approvati ed adottati all'unanimità da una Commissione governativa presieduta dal ministro Paleocapa.*

Malgrado questo primo impegno per l'amor proprio dei membri di codesta Commissione tecnica, i dotti ingegneri che ne facevano parte, non hanno esitato a riconoscere pubblicamente che i miei metodi erano preferibili, e se ne mostrarono partigiani dichiarati nei giornali ufficiali, nelle Commissioni e nei Parlamenti sardo ed italiano.

Ecco i titoli sui quali posso basarmi per intervenire nella questione della migliore scelta da fare per la nuova linea internazionale, destinata a rivaleggiare con quella del San-Gottardo, nell'interesse commerciale ed industriale della Francia, dell'Italia e della Svizzera Occidentale.....

E perchè mi sono fatto un dovere d'intervenire in tale questione? Quali motivi mi hanno spronato a dimostrare il vuoto dei progetti preconizzati pel Monte-Bianco?

Egli è che qualunque ingegnere, che ama il proprio mestiere, ed è esattamente informato sulle questioni d'arte nuove e difficili, ha il diritto d'indicare tali difficoltà e di confrontare i progetti per mettere in rilievo i meglio appropriati allo scopo principale.

Tutto l'edificio delle asserzioni del sig. Chardon, tutte le cifre dei suoi due opuscoli, si fondano sopra due idee principali: *Un tracciato alto a pendenza continua per le linee d'accesso al Monte-Bianco, ed una galleria sotto-valle in continuazione del tunnel subalpino per* 5 *chilometri.*

Le sue cifre di declivii o di lunghezze, le sue perizie discendono *da queste due basi, da questi due principii;* mentre che otto anni di esperienza nei lavori della Compagnia del San-Gottardo, i ritardi e le perdite provate da questa Compagnia *dimostrano ch'essi sono radicalmente detestabili.*

Il sig. Chardon voglia dunque, in luogo di ripetere le stesse cifre erronee, senz'alcun tracciato, senza spaccati longitudinali e trasversali in appoggio, e così le stesse asserzioni del tutto inesatte sulle linee d'accesso al Sempione. — voglia dire nettamente s'egli ammette o disprezza i fatti constatati al Moncenisio ed al San-Gottardo? Fino allora la discussione è impossibile, e noi resteremo ambidue in una nube, donde non potrà uscire nulla di buono.

Dal lago di Ginevra al Sempione, la ferrovia *non è da creare*, poichè *essa è in esercizio da due anni.*

Il sig. Chardon conosce egli, per la parte alta della valle dell'Arve, un tracciato definitivo seriamente studiato, che possa anche da lontano entrare in confronto con questa linea che esiste da due anni? Dica dove tale tracciato de-

finitivo in grande scala passa esser veduto. Se non lo può *dire*, come mai è così affermativo, così dogmatico?

Dall'altra parte del Sempione, versante sud, *da Isella a Domo d'Ossola*, tutti gli studii necessarii per stabilire delle perizie esatte, basate sulle esperienze del San-Gottardo, furono fatti ad un millesimo; essi sono esposti da più di due anni a Parigi, e furono altamente lodati da Società tecniche francesi.

Dal lato sud della galleria del Monte-Bianco, che analogia si troverebbe tra Courmayeur ed Aosta? Ove sono i piani, a grande scala, che possono servire di base a perizie approssimative d'un valore qualunque per un tracciato a pendenza continua per le altezze?

Non ve n'esiste punto, perocchè gli studii al diecimillesimo, fatti correndo dal sig. Chabloz (di cui parla il canonico Bérard), sono affatto inutili per perizie; e d'altra parte, quali sono gli antecedenti del sig. Chabloz nelle alte valli delle Alpi, che possano inspirare fiducia ne' suoi tracciati e nelle sue perizie?

Infine, il sig. Chardon riconosce egli la competenza d'un dotto geologo italiano, il sig. Baretti, ed il valore delle sue informazioni, che il sig. Bérard pubblicò nel 1880? Ammette egli le sue indicazioni sulle morene della valle d'Aosta e sui terreni argillosi dell'Allea-Bianca, che traverserebbe la galleria del Monte-Bianco? Il sig. Chardon non ne fa parola nella sua lettera.

Per provare che la lettera del sig. Chardon non risponde ad alcuna delle osservazioni più essenziali della mia Memoria, mi basterà rammentare *le due obbiezioni categoriche seguenti, ch'egli passa sotto silenzio*, e che dimostreranno l'incredibile leggerezza delle basi e delle asserzioni, sulle quali si fondano quasi per intero le conclusioni stampate negli opuscoli pubblicati dal senatore Chardon nel 1879, ed in quello del canonico Bérard, comparso quest'anno.

1° Per le grandi gallerie alpine a doppio binario, come quelle del San-Gottardo, del Sempione, o quella progettata sotto il Monte-Bianco, con prolungamento sotto-valle dell'Allea-Bianca, le parti più ribelli, più costose, più inquietanti pel buon termine e per la sicurezza del lavoro, non sono i terreni in roccia, ma al contrario *quelli che sono i più teneri, composti di schisti argillosi, con mescolanza di parti calcaree e di gesso.*

La galleria del San-Gottardo, lunga 14,920 metri, cominciata dal sig. Luigi Favre nel novembre 1872, è interamente perforata già da 3 mesi, ed avrebbe potuto esser compiuta per la fine di quest'anno, se essa non traversasse, sotto la valle di Andermatt, *duecento metri di terreno schisto-argilloso calcare misto di gesso.*

Quivi da quattro anni, nelle parti centrali di questi duecento metri, tutti gli sforzi per resistere alle pressioni, assai lente, ma quasi irresistibili di questi terreni, riuscirono inutili. *Si è dovuto puntellare e ricostruire due volte i piedritti e la vôlta, triplicarne lo spessore;* ed in questo momento gl'ingegneri della Compagnia e quelli dell' Impresa della galleria (la quale non è responsabile, ed eseguisce gli ordini dell' Ingegnere in capo della Compagnia) non sanno se con codesto triplo spessore le murature resisteranno.

Queste parti centrali avranno costato più di 20,000 *fr. al metro corrente.*

Questi fatti sono innegabili: centinaia d'ingegneri stranieri, de' quali un terzo almeno francesi, sono venuti a visitarli, e li hanno veduti, proprio *veduti coi loro occhi.*

Come spiegare che, nè gl'ingegneri che si occupano del Monte-Bianco, nè i signori Chardon e Bérard, che vantano i meriti della traversata sotto l'Allea-Bianca nelle loro Memorie pubblicate nel 1879 e 1880, non ne abbiano alcuna cognizione, o almeno non ne dicano nulla?

Io ho ricordato questi fatti a pagine 14 a 23 della mia Memoria; ho citato le osservazioni del dotto geologo italiano sig. Baretti, autore di studii speciali sui terreni delle valli d'Aosta e dell'Allea-Bianca.

Ora il sig. Baretti annuncia, in una lunga lettera pubblicata dal sig. Bérard nel 1880: « Che da Entréves a « Saint-Didier, il tunnel del Monte-Bianco si estenderà « per 5 chil. attraverso terreni, di cui circa 3 chil. sono « composti di schisti argillo-calcarei con gesso ».

Non sono quindi soltanto *duecento metri*, come sotto Andermatt, che bisognerà traversare con galleria in terreni così pericolosi: sarà invece un percorso 12 *o* 15 *volte più lungo!*

2° Per le linee d'accesso, in codeste valli scoscese, le cui alte pareti sono molto inclinate, talvolta verticali, rivestite a destra e sinistra di terreni morenici, *costruire o sospendere una linea a doppio binario, a pendenza regolare e continua con un tracciato alto, è un sistema in massima inammissibile*, nel senso ch'è il più difficile per l'esecuzione, il più costoso, ed il più pericoloso per la regolarità del traffico.

Io l'ho detto e motivato su numerosi fatti in una mia Memoria (p. 1 a 11). Io citai quello che accade al Moncenisio all'imbocco nord della galleria, in un terreno morenico, lungo 2 chil., al di sopra di Modane, ove non si cessa di lottare contro lenti franamenti, ed ove si è più speso in manutenzione che su tutta la linea da Culoz a Modane, 130 chil.!

Io citai la storia delle due linee d'accesso del sotterraneo del San-Gottardo. Quivi pure avvennero incidenti, le cui conseguenze furono così deplorevoli, che qualunque ingegnere od uomo di Stato, che vuole istruirsi sul tracciato di una ferrovia attraverso le alte Alpi, dev'essere bene informato sulle cause di un *deficit* di 110 a 120 milioni, che avrebbe cagionato la continuazione dei piani dapprima adottati.

Questi ritardi, questo *deficit* sono estranei alla galleria; essi furono la conseguenza degli studii su troppo piccola scala delle strade d'accesso alla galleria, di cui è responsabile il primo ingegnere in capo della Compagnia (p. 2, 5 e 6 della mia Memoria), *e della sua deplorevole idea di adottare una linea a pendenza continua, a tracciato alto, costeggiante i fianchi delle due valli.*

Sono fatti di cui i giornali e le riviste echeggiarono; e le Società d'ingegneri se ne occuparono. Ma io non veggo che tutto ciò abbia punto inquietato i signori De Lépinay e Chabloz, poichè, a quanto si può saperne, essi perseverano nella loro imprudente risoluzione. D'altra parte, il sig. Chardon, nei suoi opuscoli del 1879 e nella recente sua lettera del mese di giugno, prova ch'egli l'ignora, ed il sig. Bérard dimentica pure di parlarne nella sua notizia di 32 pagine, pubblicata tre mesi sono (Torino, 1880).

I fautori di un alto tracciato lungo le valli superiori della Dora e dell'Arve si procurino l'importante lavoro pubblicato nel 1876 dal successore del sig. Gerwig, il signor Helwag, già direttore della ferrovia Nord-Ovest austriaco (*), il quale non sarà sospetto di complicità in favore del Sempione; e leggano ciò che dice questo valente ingegnere in capo (pag. 2 a 5) sulle cause del *deficit* di oltre 100 milioni, conseguenza dei piani primitivamente adottati, con un tracciato alto nelle valli della Reuss e del Ticino.

Essi vedranno, tra l'altre (pag. 5): « Che proseguendo lo « studio dei dettagli di costruzione, sorsero serii dubbii « *sulla possibilità della esecuzione dei lavori di rampe d'ac-* « *cesso a pendenza continua.*

« Che, per creare contro le pareti delle roccie, a 100 m. « e al di là di elevazione al di sopra del fondo delle valli « una strada a doppio binario, *si sarebbe costretti alla ere-* « *zione di muri di sostegno colossali, e talvolta le dimensioni* « *di questi lavori diverrebbero mostruose.*

« Che, con questo sistema di costruzione, *i tronchi a* « *cielo scoperto ed i sotterranei parziali costerebbero pressochè* « *la stessa somma per metro corrente.*

« Che la linea in diversi punti si troverebbe ad altezze « inaccessibili, *a* 100 *o* 180 *m. al di sopra della strada e* « *dei luoghi abitati.*

« Che questa ferrovia, costrutta con un dispendio inau- « dito di forze e di denaro, *non sarebbe nemmeno immune* « *dai pericoli inerenti a codesta situazione, e non potrebbe of-* « *frire alcuna garanzia di un traffico non interrotto* ».

È ben deplorevole che, prima di scrivere una lettera che non risponde in alcun modo alle obbiezioni lungamente dettagliate e dimostrate nella mia Memoria, il senatore

(*) *Tracé et profil en long du chemin de fer du Gothard*, tradotto in francese da Lauber (Parigi, 1879, A. Dunod editore; Torino, Firenze, Roma, Fratelli Bocca).

Chardon non abbia letto queste obbiezioni, o veduto sul luogo; poichè si tratta di fatti e non d'asserzioni vaghe ed assolute, che il pubblico male informato può talvolta accettare, ma che producono un effetto contrario sugli uomini pratici.

Aggiungiamo altri due fatti, che non sono meno istruttivi sul partito preso dal sig. Chardon di opporre a dati precisi il silenzio, o basi immaginarie.

Nel terzo parag. della mia Memoria (pag. 25 a 37), io dimostrai che, partendo da Culoz, Collonge od Annemasse, nella valle dell'Arve, per recarsi a Milano, *i treni di viaggiatori e di merci arriveranno più presto ed a minore spesa, prendendo la strada di Thonon e del Sempione, anzichè quella del Monte-Bianco.* Questo solo fatto rovescia completamente da cima a fondo tutto l'edificio del sig. Chardon, di cui non rimane più nulla.

Per non convenire in questa verità chiaramente dimostrata, l'on. senatore ricorre ad un metodo di discussione che non è accettabile: egli tien conto, come di fatti compiuti, di accorciamenti ideali sulla distanza Monte-Bianco-Ivrea-Milano, lasciando da parte Torino; ma nello stesso tempo non vuole nè riconoscere, nè permettere che gli si oppongano importanti accorciamenti, possibili e probabili, per diminuire il percorso Calais-Sempione-Milano.

Io spiegai nella mia Memoria (pag. 37) come il Parlamento italiano abbia discusso e votato nel 1879 una legge, che determina le aggiunte di ferrovie, o le nuove congiunzioni più urgenti da eseguire o da completare in Italia. *I* 63 *progetti votati sono divisi in* 3 *categorie, secondo il loro grado d'urgenza.*

I raccorciamenti che il sig. Chardon calcola a suo vantaggio, pure aggiungendo il *monopolio* di questo nuovo modo di argomentazione, non sono compresi in alcuna di queste tre categorie; ma il sig. Chardon non se ne preoccupa: egli discute come se tali diminuzioni di percorso fossero già cosa risoluta ed in via di esecuzione.

D'altra parte, l'on. senatore non misura le forti rampe che condurrebbero al tunnel del Monte-Bianco.

Egli arriva quindi, con questi mezzi fittizii o incompleti, a linee del tutto ideali, che possono bensì ottenere il suffragio di coloro che non iscrutano e si accontentano d'informazioni superficiali, ma che non avranno il privilegio di sedurre i giudici competenti ed illuminati, che amano di penetrare al fondo delle questioni, prima d'impegnare la propria responsabilità e trascinare lo Stato a risoluzioni deplorevoli per le sue finanze e più deplorevoli ancora in vista dello scopo essenziale che si deve raggiungere.

Col Sempione, lo scopo sarebbe completamente e prossimamente raggiunto, mediante una sovvenzione che, in nessun caso, può importare una spesa d'oltre 50 milioni per la Francia.

Col Monte-Bianco, linea meno diretta, molto più difficile, molto meno avanzata, ed il cui tunnel esigerebbe una sopra-elevazione di 350 m. al minimo, le sovvenzioni indispensabili per le linee d'accesso e per l'esecuzione del tunnel si eleverebbero assai probabilmente per la Francia ad una somma di 140 o 150 milioni; e questo duplicato della linea del Moncenisio sacrificherebbe, come dissi, Chambéry e Saint Jean-de-Maurienne a Bonneville e Chamonix, e Torino ad Ivrea od a Chivasso.

Quanto ad una strada rivale della linea del San-Gottardo in favore del commercio francese, io provai con cifre officiali, ch'egli è col Sempione e non col Monte-Bianco che si può ottenere tale risultato.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 28 *giugno* 1880.

(Continuazione — V. N. 32).

II. — *Movimento e Prodotto sulla rete sociale.* — I prodotti lordi del traffico per la rete sociale, al netto delle tasse erariali, sono indicati nel quadro seguente:

	Ammontare totale dei prodotti	Media chilometrica lineare	Media del chilometro-treno
Per la rete Italiana . .	19,937,963.90	15,406.24	4.27
Per la rete Romana . .	7,356,164.50	23,205.56	5.53
Per le reti riunite . . .	27,294,128.40	16,940.79	4.55

Ora, siccome i prodotti lordi del traffico ammontarono nel 1878 per le reti riunite a L. 25,592,947.50, ossia a lire 16,065.88 per chilometro lineare ed a L. 4.38 per chilom.-treno, così si ebbero nel 1879 i seguenti aumenti:

L. 1,701,180.90 nei prodotti,
» 874.94 nella media chilometrica lineare,
» 0.17 in quella del chilometro-treno.

I prodotti lordi per ogni ramo di trasporti, colle respettive differenze in più ed in meno in confronto dell'anno precedente, sono specificati nel quadro che appresso:

	RETE SOCIALE 1878	RETE SOCIALE 1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Viaggiatori . . . . L.	14,203,157.81	14,028,934.09	»	174,223.72
Bagagli e cani . . . »	701,184.03	700,835.27	»	1,148.76
G. V. Merci . . . . »	2,209,334.01	2,392,247.63	182,913.62	»
G. V. Veicoli, bestiami »	289,942.91	360,145.58	70,202.67	»
P. V. Merci . . . . »	8,025,140.24	9,520,942.25	1,595,352.01	»
P. V. Veicoli, bestiami »	55,012.64	71,833.22	16,820.58	»
Introiti diversi . . . »	109,185.86	120,450.36	11,264.50	»
Totali L.	25,592,947.50	27,294,128.40	1,876,563.38	175,322.48
Detraendo dall'aumento la diminuzione di . . L.			175,382.48	
Resta un aumento effettivo di . . . . L.			1,701,180.90	

Da questo quadro apparisce che, non ostante la diminuzione verificatasi nel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, si ebbe l'aumento di L. 1,701,180.90 nel prodotto complessivo, in conseguenza del maggior movimento nelle merci, sì a grande come a piccola velocità, e specialmente in quest'ultimo ramo di trasporto.

I prospetti che seguono indicano quale fu il numero e la percorrenza dei viaggiatori nei due anni 1878 e 1879; e da essi rilevasi che, mentre il numero dei viaggiatori è cresciuto di 216,884 sul corrispondente del 1878, la percorrenza chilometrica fu assai minore di quella del 1878, ciò che spiega naturalmente la deficienza di prodotto in questo ramo di trasporti.

SPECIE DEI BIGLIETTI	Classe	QUANTITÀ 1878	QUANTITÀ 1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Prezzo intero (a)	1ª	142,954	149,313	6,359	»
	2ª	528,747	558,141	29,394	»
	3ª	1,802,765	1,945,117	142,352	»
Prezzo ridotto (b)	1ª	16,110	19,497	3,387	»
	2ª	45,814	51,252	5,438	»
	3ª	65,562	77,882	12,320	»
Andata e ritorno	1ª	68,056	51,904	»	16,152
	2ª	323,132	305,598	»	17,534
	3ª	959,580	1,017,642	58,062	»
Militari ed altri per conto dello Stato	1ª	41,399	38,909	»	2,490
	2ª	43,453	40,331	»	3,122
	3ª	318,920	317,790	»	1,130
N.		4,356,492	4,573,376	257,312	40,428
Detraendo dall'aumento la diminuzione di				40,428	
Resta un aumento effettivo di				216,884	

(a) Compresi i deputati e senatori.
(b) Ragazzi, impiegati governativi, impiegati ferroviarii, artisti drammatici, ecc.

La percorrenza dei viaggiatori nei due anni 1878 e 1879 fu quella che segue:

SPECIE DEI BIGLIETTI	Classe	Percorrenza chilom. 1878	Percorrenza chilom. 1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Prezzo intero	1.a	22,832,665	22,944,299	111,634	»
	2.a	45,482,682	46,829,602	1,346,920	»
	3.a	79,144,640	84,620,849	5,476,209	»
Prezzo ridotto (1)	1.a	7,619,346	7,942,772	323,426	»
	2.a	14,829,266	14,911,029	81,763	»
	3.a	8,713,910	10,572,273	1,858,363	»
Andata e ritorno	1.a	5,263,332	2,169,732	»	3,093,600
	2.a	18,845,050	11,183,524	»	7,661,526
	3.a	63,976,962	30,950,756	»	3,026,206
Militari ed altri per conto dello Stato	1.a	6,310,239	5,170,822	»	1,139,417
	2.a	5,930,224	4,918,614	»	1,061,610
	3.a	58,663,326	55,245,310	»	3,418,016
Chilom.		307,661,642	297,459,582	9,198,315	19,400,375
Detraendo dalla diminuzione l'aumento di					9,198,315
Resta una diminuzione effettiva di . . . . Chilom.					10,202,060

(a) Ragazzi, impiegati governativi, impiegati ferroviarii, artisti drammatici, ecc., ecc.

Esaminando le cifre contenute in questo prospetto, si vede che la percorrenza dei viaggiatori con biglietti di andata e ritorno è quasi discesa alla cifra dell'anno 1877; il qual fatto giustifica quanto noi abbiamo asserito nella ultima Relazione sul bilancio del 1878, che cioè lo straordinario aumento verificatosi in quell'anno doveva solo attribuirsi alla gran quantità di biglietti di andata e ritorno a lunghissima percorrenza, distribuiti nella luttosa circostanza dei funerali al nostro primo Re.

Il peso dei bagagli ed il numero dei cani che si trasportarono nel 1879 e nel 1878 risulta dal prospetto che segue:

	1878	1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Bagagli. — Peso reale in chilog.	9,285,400	10,017,300	731,900	»
Cani. — Numero	19,614	21,121	1,507	»

La media del prodotto chilometrico lineare pei bagagli e cani fu nel 1879 di L. 434.49, con una diminuzione di L. 5 68 su quello del 1878. Il prodotto per chilometro-treno fu quasi il medesimo.

Questa diminuzione di prodotto deriva dalla minore percorrenza media, la quale è discesa a chil. 169 per ogni quintale nell'anno 1879, mentre nel 1878 essa era stata di chil. 185.

Le differenze nel movimento dei valori e delle merci a gran velocità fra i due anni 1878 e 1879 emergono dal seguente quadro:

	1878	1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Oggetti di Finanza — Valore dichiarato od assicurato in L.	137,926,682	123,468,185	»	14,458,497
Oggetti di Finanza — Peso reale in chilog.	87,700	129,864	42,164	»
Bozzoli Peso reale in chilog.	86,400	323,599	237,199	»
Derrate alimentari id.	28,347,400	35,634,753	7,287,353	»
Messaggerie . . . id.	22,140,400	21,461,932	»	675,418
Chil.	50,661,900	57,553,198	7,566,716	675,418
Detraendo dall'aumento la diminuzione			675,418	
Resta un aumento effettivo di . .			6,891,298	

La percorrenza è aumentata in complesso di chilometri 119,875.

Il prodotto delle merci a grande velocità fu nel 1879 di L. 2,392,247.63, superiore cioè di L. 182,923.62 a quello del 1878, che fu di L. 2,209,324.01. Il prodotto medio chilometrico lineare ascese a L. 1484.81; e siccome nel 1878 resultò di sole L. 1386.09, abbiamo così conseguito nel 1879 un aumento di L. 97.92.

Presentiamo quindi riuniti in un prospetto i resultati del movimento di veicoli, bestiami e feretri a G. V. del 1878 e del 1879, e le relative differenze:

	1878	1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Vetture a due ruote . . . . N.	82	102	20	»
Vetture a quattro ruote . . . . »	184	324	140	»
Feretri . . . . »	84	60	»	24
Cavalli in vagone-scuderia . . . . . . »	1,648	995	»	653
Bestiame — Quantità tassate per capo . .	36,940	51,104	14,164	»
Bestiame — Quantità tassate per vagone completo	95,718	83,943	»	11,775

Anche i trasporti di veicoli e bestiami a grande velocità hanno nel 1879 dato un prodotto maggiore di quello ottenuto nel precedente anno, essendo tal prodotto salito dalle L. 289,942.91 alle L. 360,145 58, con la differenza in più di L. 70,202 67. In conseguenza, la media chilometrica giunse a L. 223.53, superando quella del 1878 di L. 41.52.

L'introito complessivo di tutti i trasporti a grande velocità che si effettuarono nell'anno supera di L. 77,743.81 quello dell'anno precedente, poichè nel 1878 tale introito fu di L. 17,403,608.76, mentre nel 1879 è stato invece di L. 17,481,352.57.

Circa il movimento e prodotto delle merci, risulta che fuvvi un aumento di 242,244 tonnellate nella quantità delle merci trasportate nel 1879 in confronto del 1878, e quello di chilometri 29,219,516 nella loro percorrenza; cosicchè il prodotto si elevò nel 1879 a L. 9,620,492.25, mentre nel 1878 fu soltanto di L. 8,025,140.24. Si ebbe quindi per questo titolo una maggiore entrata di lire 1,595,352.01.

La media chilometrica fu nel 1878 di L. 5,037.75, e nel 1879 di L. 5,971.20, con L. 933.45 di vantaggio per ogni chilometro, sebbene la lunghezza della rete sia aumentata per l'apertura della linea di Montoro-Avellino.

Nel 1879 si ebbe nei trasporti dei veicoli, bestiami e feretri a P. V. il movimento che resulta dal seguente quadro, in cui figura pure quello corrispondente del 1878:

	1878	1879	in più nel 1879	in meno nel 1879
Carrozze e carri a 2 e 4 ruote . . N.	819	440	»	409
Veicoli per ferrovie . . . . »	99	»	»	99
Locomotive . . . . »	1	»	»	1
Bestiame — Cavalli in vagone-scuderia »	38	276	238	»
Bestiame — Quantità tassate per capo . »	2,704	4,768	2,064	»
Bestiame — Id. per vagone completo »	31,009	69,732	38,723	»

Il prodotto di tali trasporti, che nel 1878 fu di lire 55,012.64, nel 1879 raggiunse la cifra di L. 71,833.22, superiore di L. 16,820 58 alla prima; e se nel 1878 si ebbero L. 34,54 a chilometro, in quest'anno abbiamo avuto L. 44.59.

In complesso, il resultato dei trasporti a piccola velocità è il seguente:

Nel 1878 essi produssero L. 8,080,152.88, mentre nel 1879 hanno fruttato L. 9,692,325.47, cioè L. 1,612,172.59 di più; cosicchè la media chilometrica salì nel 1879 a L. 6015.79, superando così di L. 943.50 a chilometro quella del 1878, che era di sole L. 5,072.29.

Gli introiti diversi, che ammontavano nell'anno 1878 a L. 109,185.86, sono rappresentati nel 1879 dalla cifra di L. 120,450.36, superiore di L. 11,264 50 alla prima.

Il prodotto medio chilometrico fu nel 1879 di L. 74.76, con una differenza in più di L. 6. 22 su quello del 1878.

L'aumento effettivo sui varii rami di trasporto, che si è ottenuto nei prodotti del 1879, rappresenta il 6,647 per cento dei corrispondenti prodotti complessivi avuti nel 1878, giacchè i primi sono stati di . . L. 27,294,128.40
i secondi furono di. . . . . » 25,592,947.50

colla differenza di . . . . L. 1,701,180.90

I prodotti fuori traffico, che veggonsi dettagliati nel suballegato H del Bilancio, hanno dato in quest'anno L. 325,152.97, cioè L. 21,093.39 in meno del 1878.

(Continua).

Nostre Corrispondenze

Roma, 17 agosto.

In una corrispondenza da Licata, stampata nel *Monitore* alcune settimane or sono, si è parlato di un progetto che si stava studiando dall'egregio comm. Billia, direttore governativo dei lavori ferroviarii in Sicilia, allo scopo di anticipare l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Favarotta a Licata, il cui sollecito compimento era seriamente impedito dalle difficoltà incontrate nella perforazione della galleria del Fucile. Il progetto venne, infatti, compiuto, e, presentato al superiore esame, fu ammesso recentemente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed approvato dal Ministero.

Il nuovo studio riflette una variante provvisoria al tracciato, in corrispondenza al tratto ove è situata la galleria del Fucile. La lunghezza della linea da eseguirsi provvisoriamente è di poco superiore ai 1600 metri, ed il relativo tracciato è sviluppato con curve aventi un raggio non inferiore ai 200 metri. Le pendenze raggiungono il 33 per mille dal lato di Catania, ed il 43 per mille dal lato di Licata. Il preventivo dei lavori da eseguirsi ammonta a L. 165,000: e di queste, L. 115,000 riguarderebbero i lavori da mettersi in appalto, e L. 50,000 le opere e provviste a cui intende provvedere direttamente l'Amministrazione.

Colla esecuzione della variante provvisoria, che può benissimo essere eseguita in un periodo di tre mesi quando vi si lavori colla necessaria energia, l'apertura all'esercizio del tronco da Favarotta a Licata verrà anticipata di quasi due anni. Licata può essere ben lieta che i suoi voti, dopo tanta aspettativa e tante ansie, sieno stati finalmente accolti favorevolmente. Ed in vero, Licata avrebbe risentito seriissimi danni, qualora non si fosse trovato modo di metterla sollecitamente in diretta comunicazione ferroviaria con Caltanissetta, in quanto, per ragione della imminente apertura allo esercizio della linea da Caldare a Canicatti, il commercio degli zolfi e degli altri prodotti sarebbe stato attratto tutto su Girgenti, in causa della maggiore facilità dei trasporti. —

Nella mia ultima lettera vi ho scritto che il giorno 10 corrente dovevano riunirsi presso il Ministero dei lavori pubblici i delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di studiare e concertare le facilitazioni che potrebbero introdursi nelle tariffe pel trasporto delle derrate alimentari. Orbene, di quella riunione non se n'è fatto niente, perchè all'ultima ora venne rimandata, essendosi riconosciuto miglior partito quello di sentire innanzi tutto ciò che le Amministrazioni ritengono più conveniente di proporre, allo scopo di accordarsi su di una tariffa comune in servizio cumulativo, od almeno su di una tariffa la quale, con basi chilometriche e condizioni il più possibile uniformi, favorisca meglio di quanto si verifica oggidì, il trasporto delle derrate alimentari. —

Ed ora facciamo un salto in Sardegna per vedere come hanno proceduto i lavori di quelle ferrovie durante lo scaduto mese di luglio. Quantunque si avesse ragione di temere una quasi totale diserzione degli operaj, in causa specialmente della malaria, tuttavia questi si mantennero abbastanza numerosi sui cantieri; di talchè il loro numero medio giornaliero fu di circa 3500 su tutta la lunghezza delle due sezioni in costruzione, da Oschiri a Terranova. L'importo dei lavori eseguiti nel mese di luglio si computa di circa L. 700,000; e siccome già precedentemente erano stati eseguiti lavori per un importo di L. 7,000,000, così la somma totale erogata a tutto luglio p. p. per opere e provviste fatte per le due sezioni predette ammonta approssimativamente a L. 8,000,000.

I lavori di terra, tanto pei rilevati che pelle trincee, trovavansi pressochè ultimati, essendovisi lavorato attivamente durante il detto mese. Anche le opere d'arte ed i fabbricati progredirono regolarmente e con alacrità su entrambe le sezioni. Sulla seconda di esse venne effettuata l'apertura in piccola sezione della galleria, di metri 620, che si riscontra lungo la sezione medesima. Pel tronco da Oschiri a Monti (chilometri 26), l'armamento trovavasi posato sul primo strato di massicciata per una lunghezza di chilometri 12 circa; e per la rimanente parte, il relativo materiale trovavasi già ammannito lungo la linea. Anche pel secondo tronco da Monti a Terranova (chilometri 22), si aveva in provvista buona parte di materiale, per averlo pronto non appena la piattaforma stradale si troverà pronta per riceverne la posa. —

È stata testè aperta al pubblico servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a grande ed a piccola velocità, la nuova Stazione, denominata delle *Pioppe*, lungo la linea da Bologna a Pistoia, situata fra le Stazioni di Marzabotto e Vergato. —

Anche sulla linea Empoli-Siena-Chiusi venne aperta la nuova Stazione di Montepulciano, situata a distanza di metri 2,240 dall'attuale, che viene soppressa. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 9 al 14 corrente ha prese le seguenti più importanti deliberazioni in materia ferroviaria.

Ha approvato:

Il progetto pel consolidamento della frana nel vallone al chilometro 248 + 685 della linea Asciano-Grosseto (Ferrovie Romane);

La Convenzione tra l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ed il signor marchese Berardi per l'impianto di un binario industriale alla Stazione di Ceccano sulla linea Roma-Napoli;

Il progetto per la fermata di Balestrate e per le Stazioni di Castellammare del Golfo ed Alcamo-Calatafimi nella ferrovia Palermo-Marsala-Trapani;

Il progetto di nuovi lavori di consolidamento della frana alla traversata del vallone Fiaccati, lungo la linea da Palermo a Porto Empedocle;

Il progetto dei piani di dettaglio per la traversata di San Mauro colla tramvia Torino-Gassino;

Il progetto concernente talune opere necessarie per migliorare il servizio d'acqua e sistemare il deposito combustibili alla Stazione di Grassano, sulla linea Jonio-Potenza;

La domanda Delaleu ed il progetto per una tramvia a vapore da Cuneo a Saluzzo per Busca;

Il progetto per un'altra tramvia a vapore sulla strada nazionale del Sempione da Arona a Baveno e da Arona a Gravellona per Baveno, presentato dal signor Ravizza;

La domanda della Società delle tramvie Vercellesi per la concessione definitiva dell'esercizio con macchine a vapore delle linee Trino-Vercelli e Vercelli-Gattinara;

Il progetto e la domanda per una tramvia a vapore da Lodi a Soncino per Crema;

Il progetto di ferrovia da Cento a San Pietro in Casale, e l'altro per una ferrovia da Colle a Poggibonsi;

Il progetto relativo alla costruzione del tratto da Bressana Bottarone a Broni, della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava-Broni.

DELTA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto vive sollecitazioni alla Direzione tecnica incaricata degli studii per la linea da Ivrea ad Aosta, affinchè presenti al più presto ultimato il progetto di appalto del tronco da Ivrea a Tavagnasco.

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha diramate energiche disposizioni per riparare alla frequenza dei ritardi che si verificano nella marcia dei treni.

Il Consiglio suddetto ha aggiudicato al Sindacato di Marsiglia l'acquisto di 48 mila tonnellate di carbone francese.

Pel giorno 6 del prossimo settembre è indetta l'asta pel definitivo deliberamento delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Parma e Fornovo, della lunghezza di metri 23,000, del presunto prezzo, già ridotto dalla prima asta, di lire 833,095.76 — Pel detto tronco di ferrovia, fino dal 14 dello scorso mese di luglio si tennero gli incanti per l'asta definitiva, e dall'incaricato del Prefetto di Parma l'appalto veniva deliberato. Se non che, contro questo deliberamento venne sollevata una protesta per non aver voluto l'impiegato prefettizio accettare una offerta di persona avente delegazione a presentarla ed incaricata del deposito interinale da farsi al banco dello appalto: cosa quest'ultima che il rappresentante del Prefetto ha stimato contraria alle disposizioni di legge.

Il ministro Baccarini però, dopo sentita in proposito l'Avvocatura generale erariale, ha stimato conveniente, anche nell'interesse dell'Amministrazione alla quale è preposto, di interpretare la legge in un senso più lato di quello ristrettissimo del rappresentante del Prefetto, ed ha perciò annullata l'asta tenutasi il 14 luglio, ed ordinato una nuova asta pel 6 settembre.

In aggiunta alle 6 locomotive, per le quali venne indetta una gara pel 26 corrente, come annunciammo nel precedente numero, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetto un'altra gara per la fornitura di 4 locomotive ad 8 ruote accoppiate con tenders. Il termine ultimo per la presentazione delle schede è fissato al 31 agosto corr., e l'apertura delle medesime al 2 settembre p. v.

Sappiamo poi che si stanno approntando le pratiche per appaltare prossimamente la fornitura di altre 7 locomotive; e delle 2 rimanenti a completare il numero delle 19 già prestabilite dalla suddetta Amministrazione, una verrà costrutta nelle Officine sue proprie, e l'altra verrà commessa alla Ditta Miani e Venturi di Milano.

E queste due ultime, secondo le intenzioni dell'Amministrazione medesima, dovranno figurare alla Mostra nazionale e industriale di Milano nel 1881.

L'Amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia, affine di facilitare il ritorno da Tortona a molti abitanti di Voghera, che si recano in quella città il sabato di ogni settimana in occasione del mercato, ha proposto l'istituzione di un treno settimanale fra i due punti predetti, fissandone la partenza alle 2.20 da Tortona, con arrivo a Voghera alle 3 pomeridiane.

Per il concorso all'Esposizione industriale di Milano nel 1881, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha preventivata la spesa di L. 7,461.11.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di n. 18 ponti metallici della ferrovia Partinico-Alcamo, fra i quali un ponte sul Forgia di m. 30 di luce, un altro sul Calatubo di m. 20 di luce, 3 sul Freddo, rispettivamente di 25, 29 e 57 metri di luce, ed uno sul Caldo di m. 20 di luce.

La stessa Impresa ha assunta la fornitura per le Ferrovie Meridionali delle travi composte, necessarie per taluni solaj della Stazione centrale di Napoli.

In alcuni esemplari del precedente nostro numero, riferendo, tra le *Informazioni*, il prospetto riassuntivo dei tracciati per la linea Novara-Pino, è corso un errore di

stampa, che non si giunse in tempo di correggere in tutta l'edizione, e che ci affrettiamo a rettificare, trattandosi di cifre importanti.

Nelle Stazioni di 3ª classe, pel tracciato di Val Cuvia per Ternate, deve leggersi n. 3, in luogo di 4.

Nell'importo chilometrico, pel tracciato di Val Cuvia per Besozzo, deve leggersi L. 375,081, in luogo di L. 475,081.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — Alle ore 10 antim. di sabato 28 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra la Stazione di Tivoli e quella di Cantalupo, della lunghezza di metri 16,872 (escluse le espropriazioni stabili) per la presunta somma di L. 3,654,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di anni due dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta della Tesoreria provinciale di Roma pel fatto deposito interinale di L. 180,000 in numerario o rendita D P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 232,700, come sopra.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Mercoledì mattina si è riunita, al Comizio agrario di Roma, la Commissione per la ferrovia Roma-Viterbo. I signori avv. Francesco Biolchini ed avv. Tommaso Tittoni comunicarono le deliberazioni dei Comuni interessati, favorevoli alla immediata costituzione del Consorzio. La Commissione decise quindi di tenere a tal uopo un'adunanza generale di tutti gl'interessati entro il mese di settembre.

Tramway Roma-Colonna-Zagarolo-Palestrina. — Il Consiglio comunale di Colonna ha deliberato di concorrere con lire tremila, da pagarsi in venti anni a beneficio di quella Società che costruirà un *tramway* Roma-Colonna-Zagarolo-Palestrina.

La Deputazione provinciale ha approvato questa deliberazione.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Alle ore 10 ant. del 28 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso fra il muro di cinta situato al nord dell'opificio di amalgamazione presso Tavagnasco e la sponda destra del braccio morto della Dora a nord di Quincinetto, della lunghezza di metri 2,884.20 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi, ecc.) per la presunta somma di L. 111,361.55.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 5 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre ai soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma e di Torino pel fatto deposito interinale di L. 5500, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 11,000, come sopra.

Stazione marittima di Genova — Il Consiglio provinciale di Genova, nella seduta del 10 corr., era chiamato a discutere sulla sovratassa, con cui dalla Ferrovia vengono colpite tutte le merci nelle Stazioni marittime di Genova e di Savona, diritto che alle volte rappresenta il 2 0[0 del valore delle merci. Essendo sommamente necessario che tale aggravio venga levato, siccome oltremodo dannoso allo sviluppo del commercio, ponendo i detti porti in una condizione inferiore a quello di Marsiglia, la Deputazione provinciale di Genova propose che il Consiglio emettesse un voto al Governo, affinchè codesto diritto venga abolito.

Il cons. *Peirano* appoggia e sviluppa tale proposta, e presenta infine il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche da altri:

« Il Consiglio provinciale unisce le proprie istanze a quelle del Municipio e della Camera di commercio di Genova e di tutto il ceto commerciale, onde sia aperta prontamente a tutte le merci la nuova Stazione ferroviaria centrale marittima di Genova, ed affinchè questa, come la Stazione marittima di Savona, siano sottoposte soltanto alle tasse che sono applicate in tutte le altre Stazioni dello Stato, e non a sovratasse eccezionali.

« In pari tempo incarica la Presidenza d'invitare tutti i senatori e deputati liguri, nonchè il Municipio e la Camera di commercio di Genova a costituire una Commissione, di cui farebbero anche parte tre consiglieri provinciali nominati dalla Presidenza medesima, con incarico di raccomandare vivamente le sovraesposte domande al Go- del Re, recandosi ove d'uopo a Roma ».

Il cons. *Farina* approva quanto disse il collega Peirano, e desidera che la relazione da esso accennata venga trasmessa anche alle altre Camere di commercio del Regno.

La Deputazione provinciale accetta la proposta di Peirano e colleghi in ampliazione di quella da essa formulata; e posta ai voti, è dal Consiglio approvata all'unanimità.

Succursale alla ferrovia dei Giovi. — Nella stessa seduta del Consiglio provinciale, il presidente barone Podestà informò sulle pratiche inutilmente fatte in proposito presso il Ministero.

Disse che la Commissine mista genovese all'uopo nominata fu di avviso (come abbiamo già riferito) di offrire al Governo il decimo del decimo, e la Deputazione provinciale adottò questa proposta, e decise fosse portata all'approvazione del Consiglio.

Supposto che la ferrovia dei Giovi costi venti milioni, il decimo imposto dalla legge sarebbe di 2 milioni; il decimo del decimo 200,000 lire. E questo nuovo concorso non è tanto grave da spaventare

Di questo decimo supplementare, egli propone d'addossarne metà al bilancio provinciale, e metà ai bilanci del Municipio di Genova e della Camera di commercio; la metà poi spettante alla Provincia, sarebbe ancora suddivisa, addossandone tre quarti al circondario di Genova, e l'ultimo quarto alla Provincia.

Il cons. *Boccardo* è pronto a dare il suo voto, ma vorrebbe uno schiarimento: cioè se colla presente deliberazione, la Deputazione intese circoscrivere quella del 17 novembre 1879 del Consiglio provinciale.

Il cons. *Podestà* risponde che, per quanto si riferisce ai rapporti tecnici, il Consiglio provinciale ha già deliberato; che la sua deliberazione sta ferma, e non occorre parlarne più; e che ora invece il Consiglio, con questa deliberazione, intende di fare un passo per sollecitare l'esecuzione dell'opera.

Boccardo si dichiara soddisfatto; ma ha la convinzione che per la linea succursale dei Giovi si adotteranno criterii politici e non criterii tecnici; e quindi, ad eliminare qualsiasi equivoco, propone che alle parole: *Ritenuta la deliberazione*, colle quali incomincia la proposta della Deputazione, si sostituiscano le parole: *Ferma stando la deliberazione* ecc

Il cons. *Podestà* accetta l'emendamento proposto dal cons. Boccardo.

Il cons. *Montano* chiede la votazione separata dell'emendamento Boccardo e della proposta della Deputazione provinciale; ma essendo respinta dal Consiglio, si passa alla votazione per appello nominale sul seguente ordine del giorno emendato:

« Ferma stando la deliberazione presa dal Consiglio provinciale nella sua seduta del 19 novembre 1879, relativa alla costruzione della *Succursale dei Giovi*, che è inscritta all'articolo 5 della tabella B annessa alla legge 29 luglio 1879 N. 5002 (costruzioni di ferrovie complementari);

« Ritenute le deliberazioni prese per lo stesso oggetto dalla Camera di commercio di Genova;

« Ritenuta la necessità ed urgenza sempre crescente di provvedere a questa costruzione e di adottarsi quindi dai Corpi interessati tutti i provvedimenti acconci a tale scopo;

« La Deputazione provinciale propone al Consiglio pro-

vinciale che, in senso del 1° alinea dell'art. 15, sia fatta offerta al Governo, a nome delle Rappresentanze locali, di concorrere, oltre alla quota fissata dall'art. 4 della legge 29 luglio 1879, che è 1[10 della spesa totale, per una quota supplementare eguale a 1[10 di detta quota principale; quale decimo (o meglio 10° di 10°) supplementare dovrebbe sopportarsi per 1[2 dalla Provincia, e per altra metà dal Municipio di Genova e dalla Camera di commercio. La quota a carico della Provincia sarà per metà a carico del Bilancio provinciale, per metà a carico speciale del circondario di Genova.

« L'offerta di questo concorso dovrebbe subordinarsi alla condizione che la ferrovia, di cui si tratta, sia aperta all'esercizio entro l'anno 1885, termine di tempo che sembra sufficiente per fare gli studii di dettaglio, intraprenderne e terminarne la costruzione.

« Il provvedimento, che si propone, non sarà troppo gravoso alle nostre finanze locali, perchè si deve pagare in venti anni, in 20 annualità uguali, che cominciano a decorrere dall'epoca in cui comincieranno effettivamente i lavori di costruzione (art. 4 della legge); e in ogni caso possono i Corpi contribuenti, per facilitare e rendere meno gravoso ai Bilanci il pagamento di questi concorsi, contrarre imprestiti a 75 anni di scadenza (art. 28 legge suddetta) ».

Risposero *sì* i consiglieri: Parodi, Peirano, Boccardo, Cerruti, Chiappe, Romairone, Podestà, Viotti, Navone, Brusco, Durante, Maurizio, Vivaldi-Pasqua, Marana, Costazenoglio, Marrè, Molfino, Cavagnaro, Segale, Bruschi, Castagnola, Ollandini, Fiori, Busticca, Farina, Chiarlone, Mombello, Muzio e Bozzo.

Rispose *no* il cons. Elia.

Si astennero i consiglieri Bonanni, Pizzorni, Repetto, Montano, Serafino Rossi e Chiappori.

Il cons. *Elia* dichiara d'aver risposto *no* per tema che, legando il concorso ad una data linea, quando il Governo ne preferisse un'altra, restasse nullo il votato concorso e venisse così ritardata l'opera tanto necessaria.

Ferrovie Sarde. — Si ha da Cagliari che, per ordine del Ministro dei lavori pubblici, nei giorni 6 e 7 corrente ebbe luogo un'inchiesta per gli incendii sviluppatisi nelle campagne dopo l'apertura delle nuove ferrovie, lungo tutta la linea da Siliqua a Macomer.

L'inchiesta (scrive l'*Avvenire di Sardegna*) fu diretta dal R. Commissario, coll'intervento dei rappresentanti la Società ferroviaria, dei sindaci espressamente invitati, e di quei proprietarii che credettero d'intervenire.

Un treno speciale era messo a disposizione della Commissione.

Nelle singole località vennero descritti i presunti punti di partenza dell'incendio, precisandone l'ubicazione; vennero sentiti a processo verbale i signori sindaci e proprietarii; e vennero esaminati gli agenti locali della linea, e registrate le loro deposizioni.

Insomma, tutti gli elementi di fatto furono accertati ed annotati.

Fu del pari esaminata la condizione delle locomotive e la condotta dei macchinisti e degli impiegati ferroviarii.

Come sempre, la causa degli incendii è difficilmente appurabile; e probabilmente la Società, come per il passato, pagherà se condannata dai tribunali.

Fecero però molto senso le circostanze, che, mentre le stesse locomotive e macchine fanno il servizio in provincia di Cagliari, ivi non si addebitino loro incendii; che questi si verificarono quasi tutti vicino a passaggi a livello e punti frequentati, e quasi sempre al passaggio del treno dalle 10 antimerid. al mezzogiorno; che la linea da Solarussa ad Oristano è una piccola parte della intera ferrovia in esercizio, e solo su quella si deplorarono incendii, ed in numero notevolissimo, entro il solo spazio di un mese.

Ferrovie in Sicilia. — Da un'accurata relazione dei signori Patricola, Pericuda e Salemi Pace, professori alla R. Scuola d'applicazione di Palermo, intorno al viaggio di istruzione compiuto dagli allievi-ingegneri nel corrente anno, rileviamo quanto segue:

Scopo principale del viaggio si era visitare i lavori già assai avanzati dell'importante linea della ferrovia di Vallelunga, che serve a collegare insieme i varii tronchi ferroviari della Sicilia. La visita si limitò ai punti più avanzati dei lavori, cioè al 1°. 2°. ed al 4°. tronco

La linea di Vallelunga, perfezionata dal primitivo piano di massima, produce la più bella impressione. Dal ponte detto di San Filippo percorre la valle del Torto sino alla Valledolmo, di dove, per la galleria del Magazzinazzo, si entra nel bacino del Belice. Di quì, per il gran *tunnel* (metri 6800), la linea entra nel bacino del Salito, sino al rivo del Pescazzo, e per la valle, da questo corso d'acqua va a riunirsi al tronco Catania-Caltanissetta.

La copia ed importanza delle opere d'arte, ponti, arginature, viadotti, adattamenti e deviazioni di alvei fa rimanere altamente meravigliati del grande studio e della correttezza con cui vengono eseguiti i lavori.

La galleria del Magazzinazzo viene condotta col sistema detto belga, e la muratura della calotta in mattoni.

Dallo stato attuale dei lavori si può prevedere che la galleria fra 8 o 9 mesi può esser compiuta.

Nel terzo tronco, che non fu percorso dalla Scuola d'applicazione di Palermo, ma di cui fu esaminato il piano di esecuzione, oltre diversi ponti metallici di qualche importanza, v'è la grande galleria di Marianopoli, di cui già sono fatti i cinque pozzi, e l'imbocco di tramontana.

Il quarto tronco, dato in appalto alla ditta Gianoli e Pelli, è lungo dieci chilometri, parte nella valle del Salito e parte sul rivo Pescazzo. L'arginatura sui fiumi è di una solidità fuori di discussione.

Le difficoltà della costruzione erano molte e gravissime, e prima di ogni altra, la mancanza d'acqua. A procurarsela, l'Impresa dovè costruire una condotta forzata in ghisa, per tre chilometri, sino alla galleria di Caltanissetta.

Una ferrovia economica a sezione ridotta, sul mezzo della linea in costruzione, servì a togliere o attenuare l'inconveniente della lontananza e difficoltà del trasporto del materiale.

Si può dire, senza timore di andare errati, che è questa la primo volta che in Sicilia si è messa la mano a lavori così importanti con sì grande coraggio, e l'Impresa davvero ne va lodata sinceramente.

Quanto all'altra linea delle Caldare sino alla Madonna dell'Aiuto presso Canicatti, essa è destinata a collegare punti più elevati, gli abitanti di Grotte e Recalmuto, e attraversare la regione degli zolfi. Nel primo tratto dalle Caldare e Recalmuto, i molti inconvenienti propri delle linee elevate, causati dall'accidentalità del terreno, sono stati superati con grande abilità e con soddisfacenti risultati. Fra i viadotti, quello di Pozzillo a doppio ordine, con tredici archi di 10 metri di diametro, e all'altezza di 28 m., è veramente mirabile.

Ad eccezione del viadotto Balataliscia, la intera linea può dirsi a buon porto.

Il merito principale di tutti questi importanti lavori va dato all'egregio commendatore Billia, direttore dell'Ufficio centrale di Caltanissetta, principale autore dei progetti, anima e vita di quanto si è sinora fatto. Tutti gli intelligenti e le persone di artistica competenza sono concordi nel tributare all'egregio direttore le meritate lodi, che lo avranno largamente compensato delle grandi lotte e fatiche sostenute per ottenere un risultato così splendido

Tramway di Milano. — Presso la Segreteria municipale di Milano (Rip. X) si trovano ostensibili, a chiunque possa avervi interesse, le norme stabilite dalla Giunta municipale, in base alle quali essa intenderebbe (salvo l'approvazione del Consiglio comunale) accordare la concessione per l'impianto e l'esercizio, nell'interno del Comune, delle linee di *tramways*, descritte nel prospetto allegato a quelle norme.

Gli aspiranti alla concessione dovranno far pervenire al Sindaco, al più tardi entro il giorno 31 corrente mese, la rispettiva offerta, in conformità a quanto è stabilito nelle norme anzidette.

Tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Barzanò. — La *Gazz. Uff.* del 9 corr. ha pubblicato il R. Decreto dell'11 luglio p. p., con cui la Società del

tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Barzanò è autorizzata ad emettere 1200 Obbligazioni, del valore nominale di lire 250 ciascuna, fruttanti l'interesse del 5 per cento, divise in 12 serie da 100 Obbligazioni cadauna, e rimborsabili alla pari in 20 anni, a cominciare dal primo gennaio 1882.

Tramways nel Veneto. — La *Gazz. di Venezia*, in data del 10, scrive:

Dopo che furono presentate le domande dell'ing. Avesani, per una Società da dichiararsi, per la concessione della costruzione a dell'esercizio di una guidovia a trazione meccanica da Mestre a Mirano, Mira e Dolo, lungo le strade provinciali, e l'altra degli ing. Maestri e Manara e dell'avv. Salvagnini, da Mestre, Mirano, Mira, Dolo, Padova, Noale, e da Pontelungo a Cavarzere e Chioggia, la Deputazione provinciale di Venezia, non trovando di accoglierle quali stavano, propose che si avesse prima ad approvare un Regolamento generale per la concessione di costruire ed esercitare guidovie sopra le strade provinciali; e ciò fu approvato dal Consiglio provinciale, coll'aggiunta che il Regolamento avesse ad essere stampato e distribuito, prima di essere posto in discussione.

La Deputazione provinciale compilò il Regolamento, ed a risparmio di tempo, lo sottopose all'esame delle Deputazioni delle provincie di Padova e di Treviso, pure chiamate a pronunciarsi sulle concessioni delle guidovie chieste anche al Consiglio provinciale di Venezia.

Approvato il Regolamento con qualche leggiera modificazione da quelle due Deputazioni, esso fu ora stampato, e verrà discusso nella prossima sessione del detto Consiglio provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha permesso alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo di aprire all'esercizio col giorno 23 corr.:

1° La linea da Nimes al Teil per Remoulins, lunga metri 118,888;

2° La linea da Remoulins ad Uzès, lunga m. 19,458,33;

3° La diramazione di Auzonnet, lunga m. 10,297.

Ferrovia tunisina — Scrivono da Tunisi al *Journal des Débats*:

In seguito all'acquisto della ferrovia da Tunisi a Goletta dalla Compagnia italiana Rubattino, l'incaricato d'affari francese ha presentato al Bey la domanda d'una nuova concessione, a profitto della ferrovia francese Bone-Guelma, d'una nuova linea fra Tunisi e Rhadès.

La ferrovia francese della Tunisia giungerebbe così al mare, e col suo nuovo tronco neutralizzerebbe, o piuttosto rovinerebbe completamente il traffico e l'importanza della ferrovia italiana.

La rivincita sarebbe splendida, bisogna convenirne.

Ma se, per coronare l'edifizio, ci si decidesse, come si disse, a costruire un porto, sia nel golfo di Tunisi, sia nel lago, e che il Governo francese dovesse garantire questa grande impresa, è permesso di chiedersi, messa a parte ogni questione d'amor proprio, se, dal punto di vista dei veri interessi della Francia, il giuoco ne valesse la spesa

Il pericolo è pure di mettersi in una via nella quale bisognerebbe persistere a qualunque costo, ed in cui gli incidenti tunisini potrebbero trasformarsi in complicazioni europee. Si è sicuri di non avere davanti a sè che l'Italia, e di terminare tutto venendo a raggiungere lo scopo dell'antagonismo? *That is the question.*

— Come si vede (dice il *Popolo Romano)*, le parole del corrispondente dell'importante giornale francese sono molto significanti. Speriamo però che il Bey non si lasci indurre a concessioni, che lederebbero il diritto altrui, garantito solennemente da concessioni anteriori.

È certo che il Governo italiano, che negli affari di Tunisi ha seguito una politica ispirata al vero interesse ed al decoro nazionale, non la smentirà neppure per l'avvenire.

Ferrovie tedesche. — Si è adunata testè a Baden-Baden la 35ª Assemblea generale delle Amministrazioni ferroviarie tedesche. Appartengono all'Associazione 102 Amministrazioni con 56,560 chilometri, di cui 33,731 appartengono all'Impero tedesco, 18,692 all'Austria-Ungheria, 4,146 al Belgio, all'Olanda, al Lussemburgo ed alla Rumania.

L'Assemblea fissò i criterii che debbono applicarsi per la riduzione de' prezzi di trasporto riguardo ai fanciulli, trattò la questione della validità de' biglietti ne' viaggi circolari, si occupò del trasporto de' viaggiatori in caso di mancata coincidenza dei treni, e finalmente discusse sulla istituzione di depositi centrali per i bagagli a mano dimenticati.

Ferrovie della Serbia. — La *Politische Correspondenz* reca da Belgrado la notizia, che si è formata una Commissione composta di 22 membri, sotto la direzione dell'ex-ministro Veljkovich, la quale deve esaminare l'operato della prima Commissione in riguardo al rigetto delle concessioni di opere ed esercizii delle linee ferroviarie serbe. Questa Commissione deve portare il suo giudizio finale nel termine concedutole di giorni dieci.

Ferrovie in Russia. — La *Deutschen Heeres Zeitung* annunzia che nella Polonia russa si stanno facendo studii per la costruzione di ferrovie strategiche, fra le quali alcune molto vicine al confine austriaco.

Una Commissione recentemente inviata dal Governo russo, con un generale alla testa, è incaricata di eseguire il tracciato di una ferrovia strategica da Siedlee a Malkinia; il progetto sarà immediatamente esaminato a Pietroburgo, ed i lavori comincieranno quest'anno stesso.

Ferrovie dell'Egitto. — Lo *Standard* scrive che, secondo le informazioni ricevute a Londra, lo stato poco soddisfacente delle strade ferrate del Governo egiziano occupa l'attenzione del Governo. Si ritiene probabilissimo che il Ministro dei lavori pubblici instituirà una inchiesta verso l'Amministrazione.

Disastri ferroviarii in Inghilterra. — Il mattino di giovedì (12 corr.), uno spaventevole disastro avveniva sulla ferrovia da Edimburgo a Londra. Il famoso treno *Flying Scotchman* (lo Scozzese volante), che fa il viaggio fra le due Capitali in 9 ore, aveva lasciato da poco Edimburgo, e stava per raggiungere la Stazione di Berwick, quando la macchina abbandonò ad un tratto le rotaie. La scena che ne susseguì è indescrivibile: il treno viaggiava con una velocità di 50 miglia all'ora! Le carrozze s'accavallarono le une sulle altre, andando in frantumi e formando una spaventevole montagna di rovine.

Per fortuna, che tocca il miracolo, nessun passeggiero s'ebbe neppure ferite di qualche entità; morì sull'attimo il macchinista, e poco dopo anche il fuochista, non che un guardafreno ed altro inserviente della Compagnia.

Nelle condizioni in cui si trova il *Flying Scotchman*, è sorprendente che i morti siansi limitati a questo numero, e che fra i passeggieri, ad eccezione di un capitano di marina, nessun altro abbia riportato ferite gravi o non sia rimasto schiacciato sotto le rovine del treno.

I passeggieri non avvertirono che una leggiera oscillazione dapprima, e subito dopo si sentirono lanciati violentemente contro le pareti delle vetture che occupavano, e capovolti insieme ad esse.

La perdita materiale che dovrà sostenere la Compagnia (North British) è rilevantissima.

Venti anni or sono, accadeva un eguale disastro sull'istessa linea.

Cagione del disastro presente vuolsi essere stato che quel tronco di strada fu da poco riattato. Ma nulla si sa con precisione, nè lo si saprà forse mai, dappoichè soli coloro che potevano dirne qualche cosa sono morti.

— Un altro terribile accidente avvenne l'11 corrente nel pomeriggio sulla ferrovia centrale (Midland).

Un treno celere, composto di num. otto carrozzoni, era partito dalla Stazione di Leeds alle 12.15, diretto a Lancaster.

Tutto andò bene finchè non si passò la Stazione di Wennington. A circa 12 miglia al nord di Lancster, in una

punto dove c'era un solo binario, la macchina usci dalle guide, trascinando seco i carrozzoni, uno dei quali urtò contro la scarpa di un ponte sul lato nord, e si sfracellò orribilmente. Gli altri carrozzoni si accavalcarono l'uno sull'altro con immenso fracasso e rovinio e con indicibile spavento dei viaggiatori. La macchina fu gettata attraverso la linea, ed il tender a qualche distanza.

Dopo che si calmò alquanto la confusione, si telegrafò a Lancaster ed a Morecambe, chiamando soccorso e medici. Di lì a poco si potè trarre i passeggieri di sotto al mucchio delle rovine.

Sei erano morti: due negozianti, due proprietarii, un fanciullo ed una donna. Otto gravemente feriti, dei quali due o tre si dispera di salvarli. Gli uccisi ed i feriti erano in gran parte quelli che si trovavano nella parte anteriore del treno.

Galleria dell'Hudson. — Dall'*Eco d'Italia* di Nuova York, in data 24 luglio, togliamo i seguenti maggiori particolari sul disastro già annunciato:

Le prime vittime della costruzione del tunnel sotto-fluvials delll'Hudson si perdettero in una spaventevole catastrofe mercoledì mattina, poco prima delle 5. Era l'ora della colazione, per cui si concedevano quindici minuti per ognuna delle due squadre di 14 lavoranti; e mentre appunto la prima squadra ritornava a surrogare l'altra, all'ingresso del cavo provvisorio all'imboccatura del tunnel proprio, che già s'estende per una lunghezza di 300 piedi sotto il fiume, si notò un'infiltrazione d'acqua tra due placche di ferro della vôlta.

Come d'uso, tutti gli uomini si occuparono di fermare lo scolo, lavoro a cui ebbero a metter mano molte volte anteriormente; ed intanto avvisarono, per mezzo del telefono, il sopraintendente notturno, che non intese. Era però con loro un assistente, il quale, vedendo inutile ogni tentativo, diè ordine di evacuare e di passare nel corridoio dell'aria. Otto uomini escirono subito, e gli altri venti, che perdettero qualche istante, non trovarono più via di uscita.

L'aria compressa trovando uno sfogo nel foro formatosi, in un momento le placche rovinarono, e con esse i legnami dell'ossatura, la terra e l'acqua, schiacciando e seppellendo gli infelici. La porta della chiusa non s'era potuta aprire più di otto pollici, ed il nono lavorante, che tentò di uscire tra la piccola apertura, fu côlto dal materiale cadente proprio sulla soglia, chiudendo ogni passaggio. Per un momento si udirono le grida, le preghiere delle vittime, ma poco dopo l'acqua venne a cadere con gran forza, e gli otto dovettero salvarsi nel pozzo, rompendo i pesanti vetri che dividevano il condotto dell'aria in quattro compartimenti, e abbandonare i venti disgraziati compagni, compreso il soprintendente.

Intanto l'acqua si è riversata nell'interno, e riempì persino il gran pozzo di comunicazione, in modo che non si potrà giungere agli uomini per alcuni giorni, se non si abbandonerà del tutto il tunnel.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere — Il Prefetto di Roma, nella sua relazione testè letta al Consiglio provinciale, fa notare, a proposito della sistemazione del Tevere, che, mentre alla fine del 1878 erano stati eseguiti lavori per la somma di L. 940,000, alla fine del 1879 si è trovato d'avere speso L. 926,000.

I lavori di sistemazione del tratto alla Farnesina non hanno finora potuto procedere alacremente, sia per le difficoltà tecniche e per le cautele necessarie allo scopo di non arrecar danno ai monumenti adiacenti, sia per ragione di salute pubblica, essendo noto che, a causa dei lavori, le febbri infierirono l'anno scorso in quella località.

— A questo proposito, il cons. Tucci, accennando a pubblicazioni, in cui, per i pareri degli illustri ingegneri Cesarini, Dausse, Vescovali, e per quanto asponeva l'on. Serafini nella interpellanza al Ministro dei lavori pubblici, si verrebbe a concludere, che l'indirizzo preso nei lavori del Tevere sarebbe tutt' altro che rassicurante; e dimostrando che anche dalla risposta del Ministro risulta mancare non solo un piano generale, ma ogni base per un preventivo, propose un ordine del giorno, con cui il Consiglio domanda al regio Governo che, riprendendo con calma gli studii sulla sistemazione del Tevere, usando tutti i mezzi che sono a sua disposizione, faccia redigere un piano generale, e con questo assicuri non solo la buona esecuzione dell'opera, ma la determinazione della spesa.

Ma il Consiglio non essendo più in numero per deliberare, il presidente pregò il cav. Tucci di voler far stampare la sua proposta, per farla conoscere a tutti i consiglieri.

Le sedute del Consiglio vennero poi rimandate al novembre p. v.

— Leggesi infine nella *Riforma* del 15:

Si hanno buone notizie dei lavori dei Lungotevere, e nella riva destra al di là del ponte Sisto, l'Impresa Santini si trova a buon punto.

Nel rettilineo della sezione X, lungo il palazzo della Farnesina, la tura di oltre 100 metri, per impedire le infiltrazioni alle sottofondazioni di quel palazzo, si fa col sistema dell'aria compressa, ma costa un milione in più del preventivo.

L'area delle lavorazioni, compresa dal lato sinistro del Ponte Sisto sino alla proprietà Amoretti in via della Lungara, misura una lunghezza di 554 metri, ed è stata già livellata.

È stato dato corso alle acque stagnanti, colmati gli sterri, ed in alcuni punti i cavi sono stati ricoperti di armature di legno con strati di terra, per impedire le miasmatiche esalazioni delle sottoposte acque stagnanti.

I lavori della riva sinistra a monte della corrente del fiume sono proseguiti con grande attività. In un breve spazio avanti l'antico Ospedale dei Cento Preti, che misura circa 50 metri, vi lavorano costanti quattro locomobili, quale forza motrice di altrettante pompe aspiranti e prementi per vuotare l'acqua dalle ture delle palizzate.

Nel tratto poi che prospetta gli orti della Farnesina lungo la piazza del Ponte Sisto, si stanno piazzando delle grosse travi battute, mosse da 20 o 30 uomini alla volta.

Molta gente se ne sta tutto il dì ad ammirare quei colossali lavori, che, compiuti, saranno di grandissimo decoro per la Capitale d'Italia.

Bonifica dell'Agro Romano. — Dalla suddetta Relazione del prefetto Gravina al Consiglio provinciale, ricaviamo le seguenti notizie:

Costituitosi nel marzo 1879 l'Ufficio speciale destinato a quelle opere, si iniziarono gli studii di campagna sulle località bonificabili della plaga littoranea, ove è il delta del Tevere.

I lavori, sospesi nella stagione estiva del 1879, furono ripresi nel novembre ultimo, e continuati fino all'aprile scorso in diverse località, per un'estensione complessiva di circa 12,000 ettari di terreno.

Alcuni nuovi progetti relativi alla bonificazione sono già stati presentati alla Provincia, ed avendoli questa studiati, li rassegnerà quanto prima al Ministero.

Fra questi progetti avvene uno per la contrada Ostiense, dell'importo di circa un milione; ed un altro per la bonifica delle contrade di Porto Maccarese, dell'importo di lire 1,200,000.

Nuovo acquedotto De Ferrari Galliera. — Sui lavori in corso per la costruzione del nuovo Acquedotto De Ferrari Galliera, il *Commercio di Genova* pubblica i seguenti ragguagli:

.....Discendendo dalla vetta dell'Appennino per la valle del Gorzente, dopo un percorso di due chilometri, raggiungesi la località detta Lavezze, ove affluiscono tre torrenti denominati Ischio, Graffignana e Badana, ricchi di eccellenti acque potabili. Ivi la valle presentasi con importante larghezza ed estensione, mentre a circa 100 metri a valle così si ristringe, da avere una sezione trapezia colla base di soli metri 11 e le scarpe inclinate di 30 gradi.

La Società del nuovo Acquedotto già si rese proprietaria dei terreni in regione Lavezze, con una superficie di oltre

un milione di metri quadrati; ed attraverso la descritta sezione sta ora erigendo una gran diga, con una altezza di metri 36, con uno spessore alla base di metri 32 ed alla sommità di metri 7, e con un volume di muratura di m. c. 26.000.

Scopo di questa grandiosa opera è la formazione di un serbatoio nella località delle Lavezze, con una superficie di metri 250 mila, e con un volume utile almeno di m. c. 2,500,000

Circonda questo ampio serbatoio un bacino idrografico di oltre 16,000,000 di metri quadrati, che garantisce nel miglior modo la deviazione concessa; imperocchè in esso debba cadere annualmente un volume d'acqua di oltre m. c. 21,086,680 — riferendosi ai dati raccolti nel periodo di 40 anni dall'Osservatorio della nostra Università.

La costituzione geologica della valle non lascia dubbio sulla stabilità della diga, che trovasi incassata e fondata in viva roccia, e sulla impermeabilità del suo fondo e sponde; lo che fu ammesso in modo assoluto da quel distintissimo geologo che fu il prof. Gastaldi Bartolomeo, e dalla Commissione allo scopo eletta dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio, la quale pure volle pronunciarsi sulla bontà delle acque derivande dichiarando le stesse fra le migliori qualità d'acque potabili, come fu altresì confermato da accurata analisi chimica.

Le acque raccolte nel grande serbatoio verranno dirette nel versante Sud per una galleria attraverso l'Appennino, alla cui perforazione lavorasi attivamente. Sappiamo essere intendimento della Società di impiegare in questo lavoro i più perfetti congegni meccanici, onde poter compiere tutti i lavori entro il p. v. 1881 e cominciare tosto la distribuzione delle sue acque.

Lo sbocco Sud della Galleria trovandosi a circa 600 metri sul livello del mare, gran parte di questa carica d'acqua sarà utilizzata a provvedere di forza motrice due grandiosi Stabilimenti industriali, pel cui impianto sono allo studio i progetti.

Dopo aver così utilizzata la massa d'acqua della nuova derivazione, verrà introdotta nel sifone forzato, passando prima per un edificio di depurazione, e condotta in Genova per poter essere distribuita ad oltre 100 metri sul livello del mare.

La Società ha fin d'ora già ceduto parte dell'acqua derivanda per usi domestici e per forza motrice, per modo che l'esito dell'intrapresa per la parte finanziaria può dirsi ormai assicurato.

Nuovo ponte sulla Laguna di Venezia. — Fu distribuita la Relazione della Commissione provinciale di Venezia, nominata nella seduta del 20 febbraio scorso, per istudiare come cosa di massima, e senza riguardo a determinati progetti, l'argomento di una nuova via di comunicazione tra Venezia e la terraferma. Il relatore commend. Angelo prof. Minich conclude nel modo seguente:

« La vostra Commissione, non negando i vantaggi economici e sociali, che la nuova strada di congiunzione fra Venezia e la terraferma porterebbe, tanto al capoluogo, quanto ai paesi vicini (ma però, secondo la nostra opinione, in proporzioni limitate); vista la condizione finanziaria attuale della Provincia; vista la quantità considerevole di aggravii, che quanto prima saranno accumulati sul suo annuo bilancio per l'allontanamento del Brenta dalla Laguna, per la sistemazione del porto di Lido, per la sistemazione del corso inferiore del Sile, e per l'attuazione delle strade ferrate attraverso la provincia, vi propone di rifiutare il vostro concorso all'esecuzione della progettata strada da Venezia a S. Cristoforo e Murano per Campalto e Mestre, e di ritenere non farsi luogo ad alcuna ulteriore pratica per procurare una nuova via di comunicazione fra Venezia e la terraferma ».

La Relazione è sottoscritta dai conti Alvise Mocenigo e Gio Batt. Giustinian, e dai signori C Pellegrini, Pietro Saccardo, e dott. Angelo Minich.

Classificazione dei porti. — Sabato si è riunita a Roma la Commissione per la classificazione dei porti. Erano presenti i signori Bompiani presidente, Badami, Dionisio, Ellena, Mati, Marza e Vivaldi. Furono discussi i principii generali ai quali deve subordinarsi la classificazione, e fu deliberata la stampa dei dati che si riferiscono al movimento marittimo e commerciale di ogni porto. La Commissione si adunerà nuovamente quando questa pubblicazione abbia avuto luogo.

Ufficii telegrafici. — Il 30 luglio p. p. in Livorno (Borgo S. Jacopo), ed il 1° corr. in Toritto (provincia di Bari) ed in Tornareccio (provincia di Chieti), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 3 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Agira (provincia di Catania), ed il 5 in Briatico (provincia di Catanzaro) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 6 corr. in S. Gimignano (provincia di Siena), e l'8 in Gimigliano (prov. di Catanzaro), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo.

Monumento a B. Bona. — Quinta lista della sottoscrizione fatta per azioni da L. 5.

Bona-Veggi avv. Luigi L. 500 (*); Rossetti A. 5; Alby ing. Giuseppe 50; Perazzi ing. Costantino 10; Bechis geom. Luigi 10; Mazzorni Antonio 50; Garola ing. Ruggero 5; Solito ing. G. Batt. 15; Crosa ing. Vincenzo 25; Stella Clemente 5; Pozza ing. Francesco 10; Carena cav. Sebastiano 10; Giordano Guido 5; Ajello Luigi 10; Costa Giovanni 5; Albertotti Antonio 10; Rossi Antonio 10.

Totale delle cinque prime liste di sottoscrizione L. 2405.

Nota. — Le sottroscrizioni delle azioni col loro importo devono essere trasmesse alla Banca dei Fratelli Ceriana, via Lagrange, 3, Torino.

(*) Il versamento delle L. 500 è stato accompagnato da una bellissima lettera al Comitato promotore, colla quale il degno nipote dell'illustre Bona offre altre lire 5000, qualora, oltre ad un busto da collocarsi nella Stazione, si trattasse di erigere al Bona un più grande monumento, come si fece per il Paleocapa.

Concorso. — In ordine agli articoli 43 e 44 del Regolamento approvato col R. Decreto 26 dicembre 1869, pel servizio degli Stabilimenti saliferi dello Stato, è aperto il concorso al posto di allievo-ingegnere presso i medesimi.

Lo stipendio annesso a questo posto è di L. 1600 all'anno; ma, peraltro, prima di conseguire la nomina definitiva al medesimo, l'aspirante deve prestare, in via di esperimento, l'opera sua per sei mesi, affine di dar prova della sua attitudine al servizio. Durante l'esperimento, gli è corrisposta soltanto la metà dello stipendio.

Chiunque intenda di aspirare a detto posto deve, non più tardi del 31 agosto prossimo, presentare o far pervenire alla Direzione generale delle Gabelle in Roma la domanda, corredata dei documenti indicati nell'Avviso di concorso (V. *Gazz. Uff.* del 9 corr.).

Decesso. — I giornali russi annunziano la morte dell'aiutante di campo generale Melnikof, già ministro dei lavori pubblici. Egli aveva compito i suoi studii alla Scuola del Genio, ove aveva acquistato profonde cognizioni specialmente sulla costruzione delle vie di comunicazione.

Nel 1842 fu incaricato col colonnello Krafl di costruire la ferrovia Pietroburgo-Mosca. Melnikof ebbe la parte più difficile, cioè la parte Nord, che abbonda di paludi e terreni accidentati, e che è tagliata dalle riviere Volkhof, Alsta e Verebia. Egli terminò questo immenso lavoro nel 1857.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii regnò la calma nella scorsa settimana. — Le Azioni Meridionali, esordite a 454, chiusero a 460; le Obbligazioni relative salirono da 294 1|2 a 295 1|2; le dette

Pontebbane all'ingiro di 463; le Obbligazioni Sarde di nuova emissione ferme a 292.

A Parigi, le Azioni Lombarde chiusero a 178; le Vittorio Emanuele 1863, a 280; le Romane a 145; le Obbligazioni Lombarde a 265; e quelle Romane a 323.

Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Tirolese o Canal di Brenta, compreso tra la ferrovia di Castelfranco ed i Quattro Cantoni di Mestre, della lunghezza di m. 32,462.45, per la presunta annua somma di lire 23,520. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Il 25 detto mese, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto della protrazione della scogliera, per una lunghezza di m. 150, del Molo Innocenziano del Porto d'Anzio, per mezzo d'una gettata di blocchi artificiali e nucleo di pietre da 10 a 100 chilog.; nonchè alla sistemazione del vecchio Molo Neroniano, per una lunghezza di m. 78.60, per la presunta complessiva somma di L. 423,976.63. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste pel miglioramento della bocca del porto-canale di Fiumicino, per la presunta somma di L. 537,940. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale escavazione della foce e porto-canale di Senigallia, per l'importo d'annue L. 11,550. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della facciata e riduzione di locali nella Caserma S. Prassede in Roma, per il presunto importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro giorni 120. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura alla R. Marina di una muta di caldaie marine (tipo *Guiscardo*), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna e dei relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 128,282. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 12,900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione compartimentale dei telegrafi in Torino, si terrà un'asta per la fornitura di 1200 pali di castagno selvatico all'anno per il periodo d'anni 3 dal 1881, e per la complessiva somma di L. 32,400. L'appalto sarà però diviso in 3 lotti eguali di 400 pali per anno, da fornirsi a termini del Capitolato, visibile presso la Direzione suddetta.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una variante al tronco Grottamurata-Platani della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra il casello Mela e l'incontro al successivo tronco Platani-Cianciana, della lunghezza di m. 5070.55, per la presunta somma di L. 258,792. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Alfonsine (prov. di Ravenna), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura ed impostazione a piè d'opera del materiale per l'imbrecciamento di parecchie strade comunali, della lunghezza complessiva di m. 13,120, per il presunto importo di L. 36,763.70. Deposito interinale L. 3500; cauzione mediante idonea garanzia personale.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria detta Ospedale, dal ponte di Castelcivita fino all'incontro della strada comunale di Roccadaspide, della lunghezza di chil. 6.00755, compreso il ristauro del ponte Pestani sul Calore, per l'importo complessivo di 44,496.42. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 116,000 chilog. di piombo diverso (filato), per la complessiva somma di L. 69,600. Consegna entro 60 giorni per 50,000 chilog., e giorni 90 pei rimanenti. Deposito cauzionale L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione delle dighe del porto di Malamocco e delle opere d'arte a difesa del Litorale Veneto, per la presunta complessiva somma di L. 600,000. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre del 5° anno successivo. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000, idem.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per la novennale manutenzione del tratto della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra Auletta ed il Ponte Aritello o Gallitello, esclusa la traversa di Vietri, della lunghezza di m. 53,349, per la presunta annua somma di L. 23,150. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilogr. 38,000 di ottone in lamiera mezzana (per bossoli), per il presunto importo di L. 95,000. Consegna entro giorni 60 per chil. 19,000, e giorni 90 pei rimanenti. Deposito cauzionale L. 9500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle fortificazioni di Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una batteria permanente ai piedi del Colle dei Cappuccini in Spezia, per l'importo di L. 290,000. Lavori da eseguire entro 950 giorni. Deposito cauzionale lire 29,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della provvista di chilog. 450,000 di ghisa da getti diversi, sull'importare di L. 60,804.13, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 4 giorni. Deposito cauzionale L. 6800 in contanti o rendita D. P.

— Il 3 settembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione delle banchine del vecchio porto mercantile di Napoli, per la presunta somma di lire 538,500. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 300,000. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 30,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 60,000. idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura medesimi, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di banchine e di un ponte da sbarco nel porto di Castellammare di Stabia, per la presunta somma di L. 365,380. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 38,000 idem.

— Il 4 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura medesimi, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti a rafforzare il Molo S. Vincenzo nel porto di Napoli, per la presunta somma di L. 1,180,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un molo a scogliera per difesa del porto di Marsala, per la presunta somma di L. 376,963.18. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 19,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Firenze, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un magazzino a due piani, lungo il lato sud della nuova Caserma d'artiglieria in Foligno, in diminuzione dell'importo di L. 36,156, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4000 in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 21 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL; possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

SOCIETÀ ITALIANA

DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI

compresa la

Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto per la formazione del piazzale esterno, strada d'accesso, ampliamento del piazzale interno e costruzione della nuova Stazione di Albegna.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere alla formazione del piazzale esterno ed all'ampliamento del piazzale interno, nonchè alla costruzione della strada d'accesso e del fabbricato Viaggiatori per la nuova Stazione di Albegna, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il capitolato, il progetto e le perizie saranno ostensibili, a partire dal 15 Agosto 1880, nell'Ufficio dell'ing. Capo della 1ª. Sezione del Mantenimento situato al piano superiore della Stazione di Firenze.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze una cauzione provvisoria di L. 1000 in denaro, ovvero in rendita, del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle al portatore del Debito Pubblico Italiano, od in titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo da una lira, secondo la modula che fa parte del capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 31 agosto 1880.

La busta contenente l'offerta dovrà portare, oltre la firma del concorrente, l'indicazione:

Offerta per lavori da eseguirsi alla Stazione di Albegna.

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio civile o di un Ingegnere Capo-Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 12 agosto 1880. LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 25 Agosto 1880 N° 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA FERROVIA CUNEO-MONDOVI'

Mentre, per disposizione della legge 29 luglio 1879 sulle costruzioni ferroviarie, il Ministero dei lavori pubblici aveva incaricato l'ingegnere-capo cav. Delfino di uno studio particolareggiato della ferrovia Cuneo-Mondovì, attenendosi possibilmente ai dati di percorso e di spesa, già calcolati pel tracciato degli ingegneri Alasia e Soldati; un Comitato, composto dei senatori Eula e Garelli e del comm. Borelli, del deputato Delvecchio e dei Sindaci e proprietarii dei Comuni cointeressati, ha incaricava l'ing. Bonelli di uno studio comparativo, il quale avesse per iscopo non solo di evitare il regresso, che si dovrebbe costrurre per raccordare il tracciato Alasia e Soldati col piano della Stazione di Mondovì, ma eziandio di portare la linea in condizione da soddisfare meglio agl' interessi ed al commercio dei Comuni interposti fra Cuneo e Mondovì.

Ora l'ing. Bonelli ha presentato il suo progetto, e da un primo esame ci è parso che in tale studio si volle troppo assecondare gl' interessi locali a danno dell' interesse generale della linea, epperciò si rileva un sensibile maggior percorso della linea ed in conseguenza una maggiore spesa di quella prevista nella suddetta legge ferroviaria per la linea Cuneo-Mondovì.

Il progetto Bonelli si prolunga a sud della Stazione di Mondovì, e dopo traversato in galleria l'altipiano sulla sponda sinistra dell' Ellero, varca il torrente nei pressi di S. Bernolfo, e sviluppandosi sulla sponda destra sino alla borgata Gori, ripassa il detto torrente all'altezza di Villanova, e quindi svolgendosi ai piedi degli ultimi contrafforti delle Alpi marittime, tocca Pianfei, Chiusa e Peveragno, e da questo punto si dirige a Cuneo, seguendo uno sviluppo di circa 35 chilometri.

Al detto progetto vennero però introdotte due varianti: la prima si prolunga da Peveragno fino all'altezza di Boves, e svolgendosi bruscamente ad angolo retto, raggiunge Cuneo, dopo un percorso di circa 40 chilometri; e la seconda si distacca dal torrente Mandagna sulla sponda destra dell'Ellero, arriva fin sopra a Roccaforte, attraversa il colle detto del Mortè con una grande galleria, e va ad innestarsi colla suindicata ferrovia presso Chiusa.

Per ultimo, l'ing. Bonelli ha presentato di *motu proprio* un progetto Cuneo-Carrù per Margarita, Morozzo, Crava e Magliano; il quale, oltre ad essere all'infuori del mandato conferitogli dal Comitato, è anche all' infuori della legge; e quindi crediamo non sia il caso di parlarne, limitando le nostre osservazioni ai progetti presentati a modificazione della linea Cuneo-Mondovì.

Dai suindicati progetti, che hanno per obbiettivo la linea Mondovì-Peveragno-Cuneo e Mondovì-Boves-Cuneo, risulta ci[illegible] i rispettivi sviluppi superano di 10 a 15 chilometri [illegible]ca il progetto Alasia e Soldati, il quale nella tabell[illegible] [illegible]nessa alla legge per le costruzioni ferroviarie figura [illegible] di 25 chilometri e del presuntivo importo di L. 3,600,[illegible], cioè in ragione di L. 144,000 al chilometro.

Supposto pure che la linea studiata dall' ing. Bonelli stia nei limiti del costo chilometrico sovraccitato (cosa di cui abbiamo ragione di dubitare per le grandi opere occorrenti alle due traversate dell' Ellero), si avrebbe sempre per la maggior percorrenza una maggiore spesa di costruzione di oltre 2 milioni, a cui bisognerà provvedere col concorso dei Comuni.

A tali maggiori spese di costruzione si dovranno aggiungere quelle maggiori di esercizio; ma, ritenendo pure che queste ultime possano essere in parte compensate dai maggiori prodotti, resterà sempre il fatto della maggior percorrenza, la quale colpirà inesorabilmente viaggiatori e merci nelle spese di trasporto.

Alle esposte osservazioni di maggiori spese di costruzione e di esercizio si deve aggiungere che la linea Cuneo-Mondovì non si può considerare come linea di puro interesse locale, ma bensì come linea subalpina d'interesse militare e commerciale; epperciò la minore percorrenza ha indubbiamente una grande importanza nei relativi trasporti, così militari, come di viaggiatori e merci, che dall'alto Piemonte sono dirette a Roma e nell'Italia Meridionale.

Ciò premesso, riteniamo che in uno studio comparativo, quando non vi sono condizioni d'importanza indiscutibile per far prevalere tracciati richiedenti una maggiore spesa di costruzione e di esercizio, i progetti devono restare possibilmente nei limiti di percorrenza e di spesa prevista. Allora soltanto possono emergere le considerazioni di convenienza di tracciato, sia per meglio favorire centri d'importanza commerciale, sia per evitare un regresso (che nel caso della linea di Mondovì-Cuneo sarebbe sempre un errore), allorchè le condizioni di località permettono di cansarlo.

La linea pertanto, che pare poter restare nei limiti di percorrenza e di spesa ed avere la precedenza in uno studio comparativo, sarebbe quella che, prolungandosi a sud della Stazione di Mondovì, rimonti l'Ellero sulla sponda sinistra fino nei pressi della chiesa dell'Annunziata presso Villanova, e svolgendosi ai piedi dei colli fino a Pianfei, si diriga a Beinette, donde, seguendo a un dipresso il tracciato Alasia-Soldati, raggiunga Cuneo.

Tale linea, che avrebbe uno sviluppo di 25 chil. offre sul progetto Alasia-Soldati i vantaggi di evitare il regresso per raggiungere la Stazione di Mondovì, e di favorire il commercio degli importanti Comuni di Monastero, Frabosa, Roccaforte, Villanova, Pianfei e Chiusa; e la spesa relativa starebbe nei limiti previsti dalla legge

Epperciò, ora che dall'egregio ingegnere-capo cavaliere Delfino si stanno eseguendo gli studii definitivi per tale linea, convincendosi della importanza dell'argomento per le città di Cuneo e Mondovì, sarebbe desiderabile venissero prese a calcolo le sovraesposte considerazioni, affinchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici potesse pronunciarsi con piena conoscenza di causa sul più conveniente tracciato per la tanto desiderata ferrovia.

A.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'Assemblea generale ordinaria del* 28 *giugno* 1880.

(Continuazione e fine — Vedi *N.*° 33*)*

III. — *Costo dell'esercizio della rete sociale.* — Le spese di esercizio, tanto ordinarie, quanto straordinarie, e la loro ripartizione per rete e per servizio, resultano dagli annessi due prospetti, i quali indicano anche le differenze in più ed in meno fra l'anno 1879 e quello precedente.

Spese di esercizio ripartite per rete.

Spese ordinarie.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno
1878	13,691,007.69	10,729.63	3.01	4,310,711.51	13,598.45	3.34	18,001,719 20	11,300.52	3.08
1879	13,487.177.20	10,421.66	2.89	4,134,464.65	13,042.47	3.11	17,621,641.85	10,937.32	2.94
Differenza nel 1879 più	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Differenza nel 1879 meno	203.830.49	307.97	0.12	176,246.86	555.98	0.23	380,077.35	363.20	0.14

Spese straordinarie.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno
1878	1,946,656.09	820.26	0.23	442,351.96	1,395.43	0.34	1,489,008.05	934.71	0.25
1879	628.251.94	485.45	0.13	302,271.64	953.53	0.23	930,523.58	577.55	0.16
Differenza nel 1879 più	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Differenza nel 1879 meno	418.404.15	334.31	0.10	140,080.32	441.90	0.11	558,484.47	357.16	0.09

Spese ordinarie e straordinarie riunite.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno	TOTALE	Per chilometro lineare	Per chil. treno
1878	14,737,663.78	11,549.89	3.24	4,753,063.47	14,993.88	3.68	19,490,727.25	12,235.23	3.34
1879	14,115.429.14	10,907.11	3.02	4,436,736.29	13,996.00	3.34	18.552,165.43	11,514.87	3.09
Differenza nel 1879 più	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Differenza nel 1879 meno	622,234.64	642.78	0.22	316,327.18	997.88	0.34	938,561.82	720.36	0.25

Esaminiamo brevemente quali furono le cause delle differenze nelle spese di ogni servizio nell'anno 1879, in confronto di quelle dell'anno precedente.

Amministrazione generale.

Le spese di amministrazione generale hanno ecceduto di L. 22,580.27 quelle del 1878, giungendo così alla somma di L. 1,590,632.84, che ripartita sulla lunghezza della rete esercitata e sui chilometri percorsi dai treni, resulta di L. 987.26 per chilometro lineare, e di 0.265 per chilometro-treno: la prima di queste cifre è superiore di L. 2.93 a quella corrispondente del 1878, l'altra è insensibilmente inferiore.

L'aumento in questo ramo di spesa deriva dal maggior numero di adunanze consiliari tenutesi nel 1879, dai lavori straordinarii di statistica compiuti dal Controllo dei prodotti, dal maggior contributo della Società alla Cassa Pensioni per l'aumentato numero degli impiegati che vi furono ascritti, in conseguenza della modificazione del Regolamento da voi approvata nell'adunanza generale delli 27 giugno 1878, e infine dall'aumento nel numero e nello stipendio degl'impiegati.

Ma è d'uopo di notare che l'aumento di spesa per questi titoli sarebbe stato maggiore, se non si fossero verificate delle economie in altri rami, cioè nelle spese legali, nelle indennità per incendii, e nell'ammontare dei sussidii al personale.

Movimento e traffico.

Un aumento si verifica anche nelle spese sostenute da questo Servizio; ma non è molto significante, poichè la somma di L. 30,989.65, che lo costituisce, può riguardarsi come ben lieve di fronte al maggiore movimento delle merci a piccola velocità, ed al maggior numero di Stazioni esercitate nel 1879, specialmente in conseguenza dell'apertura della linea da Montoro ad Avellino. Anzi le maggiori spese dipendenti da questi fatti avrebbero resa più sensibile la differenza nel 1879 in confronto del 1878, se non fosse aumentato il nostro credito pel nolo di veicoli verso le altre Amministrazioni ferroviarie, e se notevoli economie non si fossero ottenute in varii altri rami di spesa, fra le quali citeremo quelle che si riferiscono al personale dei facchini ed altri avventizii, ed all'illuminazione dei treni e dei locali di ufficio.

Telegrafi.

L'apertura della linea di Avellino, l'impianto di un secondo filo telegrafico tra Ancona e Foligno, di un terzo fra Roma e Castel Giubileo, l'apertura dei nuovi Ufficii di Osteria Bianca, Ansedonia e Ontanese, e i conseguenti aumenti di personale e di apparecchi, avrebbero portato nel complesso di questo Servizio una differenza di spesa assai più importante di quella di L. 4,104.74, se d'altra parte non si fosse speso assai meno dell'anno precedente per traslocamenti, diarie e gratificazioni al personale, per manutenzione degli apparecchi e dei mobili, e per le materie di consumo speciale.

E se dalla spesa totale del 1879 si deduce la somma di L. 123,367.42, ottenuta col servizio dei privati, essa riducesi a sole L. 209,431.78, cioè a L. 1,200.19 per ciascuno dei 167 Ufficii colla economia di L. 139.78 sulla spesa respettiva nel 1878.

Nè va trascurato di notare che coi telegrafi suoi propri la nostra Amministrazione ha speso per ognuno dei 559,277 dispacci di servizio soli 37 centesimi, invece di L. 2.02, che avrebbe dovuto sborsare in base alle tariffe governative, cosicchè col suddetto mezzo essa ha risparmiato anche in quest'anno la bella somma di L. 922,807,05.

Mantenimento e sorveglianza della via.

Egli è sulle spese di questo Servizio che si ottennero in questo anno i risparmi maggiori, i quali sono in parte dovuti al minor prezzo de' metalli in confronto del 1878, e in parte alla circostanza, che per eventi fortuiti non si potè collocare in opera prima della fine dell'anno 1879 tutto il materiale fisso disponibile. Si avrà quindi per tal fatto un aumento di spesa nel 1880, resa anche più sensibile dal rincaro nel prezzo dei metalli.

Però è da prevedersi che fra pochi anni la spesa di manutenzione andrà notevolmente diminuendo, perchè si troverà compiuta la rifazione dell'armamento di tutte quelle linee, sulle quali occorre di fare scomparire le antiche rotaie, che, per leggerezza di peso o difetto di tipo, sono divenute inadeguate alla importanza delle linee medesime.

Materiale mobile e trazione.

Anche questo ramo di spesa è stato inferiore a quello corrispondente del 1878 di

L. 170,050.100 nel totale
» 148.220 a chilometro lineare e
» 0.055 a chilometro-treno.

Tale diminuzione proviene in massima parte dal minor costo dei combustibili, degli olii e dei materiali per la riparazione delle locomotive e dei veicoli.

I seguenti due quadri riassumono la quantità del combustibile consumato e le spese particolareggiate di questo Servizio negli anni 1878 e 1879.

Combustibili consumati nell'anno 1879 *per l'alimentazione delle locomotive.*

QUALITA'	Quantità	Prezzo medio		Importo
Carbone fossile in pani . . . K.	47,814,307.—	Per ogni tonnellata	24.5672	1,652,806.37
Coke	8,643,024.—		27.6428	238,917.45
Carb. in polvere (1)	174,700.—		35 4652	6,195.78
Lignite	17,730,700.—		10.5796	187,584.70
Legna di quercia da ardere	7,333,176	Per ogni stero	4.2866	31,435.10
Id. di traverse vecchio	2,354.150		3.5594	8,379.42
Id. zeppe vecchie .	44.—		2. —	88.—
Id. in frantumi . .	114.014		3.1754	362.04
Fasci di stipa . N.	181,945.—	p. °Io	8.0896	14,718.55
			(2) Totale L.	2,140,487.41

(1) L'apparente anomalia del prezzo medio del carbone in pani minore di quello del carbone in polvere, proviene dall'appartenere porzione di questo a forniture anteriori al 1879, il prezzo delle quali superava, compreso le spese di magazzino, le lire 40 la tonnellata.

(2) Questa spesa supera quella di L, 1,308,313.87 addebitata al servizio della Trazione nelle spese dell'anno, perchè essa comprende anche quella del combustibile per le manovre e per i treni materiali addebitata al Servizio del Movimento e del Mantenimento, nonchè quella del combustibile consumato per l'esercizio delle linee Pisa-Colle Salvetti, Terontola-Chiusi, Falconara-Ancona e Ponte Galera-Fiumicino.

Dettaglio delle spese del Servizio della Trazione e del Materiale mobile fatte nell'anno 1879.

INDICAZIONE DEI CONTI	Chilometri treni 6,000,651		
	Spese nette	p. 0[0]	COSTO per chilometro treno
Condotta	878,177.77	14.971	0.1464
Combustibile	1,808,213.87	30.825	0.3013
Servizio dell'acqua . . .	87,741.75	1.496	0.0146
Illuminazione e ungimento locomotive	380,633.06	6.488	0.0634
Ungimento, pulitura e piccolo mantenimento dei veicoli	269,120.19	4.588	0.0449
Riparazione locomotive . .	689,854,01	11.762	0.1150
Id. vetture . . .	381,298.97	6.500	0.0635
Id. vagoni . . .	376,982.47	6.426	0.0628
Spese generali	993,945.47	16.944	0.1657
Totale L.	5,865,967.56	100.000	0.9776

N.B. Nel percorso suddetto non è compreso quello fatto con treni materiali per conto Magazzino in chilom. 33,227, nè il servizio complementare.

IV. — *Prodotti netti dell'esercizio della Rete sociale.* — Riassumendo le cifre dei prodotti e delle spese per l'anno 1879, e confrontandole con quelle dell'anno precedente, si ottengono i risultati che sono esposti nel quadro che appresso:

TITOLI	ANNO 1878	ANNO 1879	Differenza nel 1879	
			in più	in meno
Prodotti del Traffico	25,592,947.50	27,294,128.40	1,701,180.90	»
Media per chilometro lineare	16,065.88	16,940.79	874.91	»
Media per chilometro treno	4.38	4.55	0.17	»
Prodotti fuori Traffico	346,246.36	325,152.97	»	21,093.39
Media per chilometro lineare	217.35	201.82	»	15.53
Media per chilometro treno	0.06	0.05	»	0.01
Prodotto lordo complessivo	24,939,193.86	27,619,281.37	1,680,087.51	»
Media per chilometro lineare	16,283.23	17,142.61	859.38	»
Media per chilometro treno	4.44	4.60	0.16	»
Spese ordinarie	18,001,719.20	17,621,641.85	»	380,077,35
Media per chilometro lineare	11,300.52	10,937.32	»	363.20
Media per chilometro treno	3.08	2.94	»	0.14
Spese straordinarie	1,489,008.05	930,523.58	»	558,484.47
Media per chilometro lineare	934.71	577.55	»	357.16
Media per chilometro treno	0.25	0.16	»	0.09
Spesa totale	19,490,727.25	18,552,165.43	»	938,561.82
Media per chilometro lineare	12,235.23	11,514.87	»	720.36
Media per chilometro treno	3.34	3.09	»	0.25
Utile netto	6,448,466.61	9,067,115.94	2,618,649.33	»
Media per chilometro lineare	4,048.00	5,627.73	1,579.73	»
Media per chilometro treno	1.10	1.51	0.41	»
Rapporto delle spese ai prodotti	75.14 per 0[0]	67.17 per 0[0]	»	7.97 per 0[0]

V. — *Linee estranee alla Rete sociale.* — L'esercizio di queste linee ha dato nell'anno 1879 i resultati che appresso:

TITOLI D'INTROITO	Terontola Chiusi	Pisa Colle Salvetti	Ponte Galera-Fiumicino	Falconara Ancona
Viaggiatori . . . . L.	189,655.87	109,001.55	20,918.65	39,531.51
Bagagli e Cani . . . »	14,439,14	5,570.16	296.65	959.31
G. V. Merci . . . »	35,561.89	19,841.63	155.57	5,539.48
G. V. Vetture, bestiame, ecc. . »	8,517.62	4,618.00	»	668.43
P. V. Merci . . . »	93,289.42	86,790.09	4,011.70	42,559.76
P. V. Vetture, bestiame, ecc. . »	1,093.55	792.96	»	155.41
Introiti diversi . . . »	265.22	»	155.68	1,515.77
Totale . . . L.	342,852.71	226,614.39	25,838.25	90,929.67
Media chilometrica 1879 .	11,822.51	15,107.63	2,348.93	10,103.29
id. 1878 .	11,851.59	13,706.39	3,656.41	8,939.—
1879 Aumento . . .	»	1,401.24	»	1,164.29
1879 Diminuzione . .	29.08	»	1,307.48	»

Le spese di esercizio delle tre prime linee ammontarono alle seguenti somme:

	Terentola Chiusi	Pisa Colle Salvetti	Ponte Galera Fiumicino
Spese generali . . . L.	25,443.41	11,399.29	3,321.72
Movimento e Traffico . »	67,244.57	70,890.83	14,161.77
Telegrafi . . . . . »	2,849.20	3,072.03	698.45
Mantenimento e Sorveglianza . . . . . »	51,944.82	64,208.93	14,246.98
Trazione e Materiale mobile . . . . . . »	121,564.32	54,282.77	15,612.91
Totale . . . L.	269,046.42	203,853.85	48,041,83

Linea Terentola-Chiusi.

I corrispettivi dell'esercizio stabiliti dalla Convenzione 17 novembre 1875 essendo di L. 309,541.64, la Società

nostra ottenne un lucro di L. 40,495.22, parte del quale però deve servire al pagamento dell'interesse sul capitale erogato pel materiale mobile impiegato nell'esercizio.

Linea Pisa-Colle Salvetti.

In mancanza di una Convenzione definitiva per l'esercizio di questa linea, non è possibile di calcolarne il resultato, cioè di indicare se sia stato più o meno utile alla nostra Società.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Il prodotto di questa linea è diminuito nel 1879, quantunque essa sia stata esercitata durante l'anno intero. Come vi annunciavamo nel Rapporto sul bilancio consuntivo del 1878, la Società concessionaria aveva chiesto la revisione dei patti concordati per l'esercizio, facendo rilevare come l'apertura di quella linea avesse contribuito notevolmente ad accrescere i prodotti del tratto Ponte Galera-Roma per l'aumentato movimento dei passeggieri. La Società di Fiumicino chiedeva quindi di partecipare a questo aumento di introito sulla nostra linea; ma noi, pur riconoscendo il vantaggio portato alla nostra rete dall'apertura della linea di Fiumicino, ci rifiutammo, per una quistione di principio, di concederle la chiesta compartecipazione, preferendo di ridurre i corrispettivi di esercizio; al qual uopo fu stipulata, col consenso del Governo, la nuova Convenzione, che crediamo opportuno di allegare alla presente Relazione.

Applicando la nuova Convenzione a partire dal giorno dell'apertura della nuova linea, noi avremmo incontrato, in base alla media generale delle spese di esercizio, la perdita di L. 29,710.66 nello esercizio della linea medesima; però questa perdita è assai minore dell'aumento di prodotto netto, che si è verificato nel tratto da Ponte Galera a Roma, in conseguenza dell'apertura della linea di Fiumicino.

Tronco Falconara-Ancona.

Non possiamo farvi conoscere la spesa effettiva dell'esercizio di questo tronco, perchè non abbiamo ancora liquidato i relativi conti colla Società delle Ferrovie Meridionali.

VI. — *Conclusione.* — Nel chiudere questa nostra Relazione, ed esprimendo la fiducia che, in seguito al voto autorevole dei sigg. Sindaci, voi vorrete impartire la vostra approvazione al bilancio del 1879, abbiamo l'onore di presentarvi due prospetti riassuntivi del movimento e dei prodotti negli anni 1878 e 1879, il primo dei quali si riferisce alle sole linee costituenti la rete sociale, e l'altro comprende eziandio i dati del traffico sulle linee da noi esercitate per conto dei terzi.

Fa seguito a questi prospetti un quadro dei prodotti lordi e delle spese di esercizio della rete sociale, per ogni linea, colle relative eccedenze o deficienze d'introito.

(*Il grande formato di questi Allegati statistici c'impedisce di riprodurli*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 *giugno* 1880.

(*Continuazione — Vedi n.* 32).

La *giustificazione finanziaria*, presentata dalla nostra Società al Consiglio federale svizzero, è stata approvata da questa Autorità il 12 giugno 1879, dopo un profondo esame dei delegati dei tre Stati sovvenzionanti.

Dopochè l'opposizione contro la creazione di una ipoteca sulla rete della ferrovia, sollevata dal Governo ticinese da una parte e dall'Impresa L. Favre dall'altra, venne scartata, il Consiglio federale, con decisioni del 13 maggio e 19 giugno, diede il *suo consenso alla creazione d'una prima ipoteca*, ed a quella *di una seconda ipoteca* con decisioni del 25 luglio e del 4 settembre 1879.

Il Consiglio federale svizzero, il Governo italiano ed il Governo tedesco fecero la dichiarazione domandata dal Consorzio per la formazione del capitale di costruzione, cioè che questi Stati consideravano come sufficiente per la esecuzione della rete ridotta l'eccedente necessario di 40 milioni di franchi, previsto nel protocollo finale della Conferenza internazionale del 1877. Il Consorzio riconobbe come completa siffatta giustificazione, e per conseguenza le Convenzioni del 12 febbraio 1878 e del 4 marzo 1879 sono divenute esecutorie. —

Frattanto, allorchè si giudicò la cosa possibile, *la costruzione della linea Giubiasco-Lugano* (linea del Cenere), provvisoriamente aggiornata colla Convenzione addizionale del 12 marzo 1878, potè allora essere *assicurata*. Col trattato del 16 giugno 1879, la Svizzera e l'Italia si sono intese per effettuare, mediante un particolare sussidio e nel termine previsto pel compimento della linea Immensee-Pino, il raccordo pel Monte-Cenere della linea Bellinzona-Pino con quella da Lugano a Chiasso. L'ammontare di tale sussidio fu fissato in 6 milioni di franchi, pagabili metà dalla Svizzera e metà dall'Italia.

La linea deve partire da un punto della Bellinzona-Giubiasco, per quindi raccordarsi alla Stazione di Lugano, con pendenze non superiori al 26 0[00] sul versante nord ed al 21 0[00] sul versante sud del Monte-Cenere. Il raggio minimo delle curve non potrà essere inferiore a 280 m., e non dovrà essere impiegato che coll'approvazione del Consiglio federale, se con questo mezzo si possono realizzare importanti economie. Del resto, tutte le prescrizioni dei trattati internazionali del 15 ottobre 1869 e del 12 marzo 1878, concernenti la costruzione della ferrovia del Gottardo, sono applicabili a quella della linea del Monte-Cenere.

Per contro fu richiesto, relativamente alle tasse da adottare su questa linea pel traffico diretto tra la Svizzera e l'Italia, nonchè pel transito tra la Germania e l'Italia e viceversa, che la Società: *a)* rinuncierebbe, cominciando dall'apertura della linea, alle sopratasse consentite dall'art. 8 del trattato internazionale del 15 ottobre 1869 per le merci a piccola velocità; *b)* ch'essa sopprimerebbe le sopratasse pei viaggiatori ammesse dallo stesso trattato, appena i prodotti lordi della linea del Monte-Cenere avrebbero sorpassato, per due anni consecutivi, la somma di fr. 20,000 all'anno ed al chilometro. Questa soppressione potrà nondimeno effettuarsi a poco a poco, se si crederà necessario, per non lasciar mai cadere al disotto di 20,000 fr. il prodotto annuo e chilometrico.

Finalmente fu pure domandato che la Società della ferrovia del Gottardo debba fornire al Consiglio federale una giustificazione finanziaria, da cui risulti che, comprendendo il sussidio di 6 milioni di franchi, essa dispone dei fondi necessarii per costruire la linea del Monte-Cenere, in conformità ai piani ed alle perizie approvate dal Consiglio federale.

Per poter offrire questa giustificazione, noi abbiamo (già autorizzati da una decisione dell'Assemblea generale del 28 giugno 1879 ad emettere, a tale scopo, un prestito al 5 0[0] sino alla concorrenza di 6 milioni di franchi), abbiamo definitivamente conchiuso *la Convenzione relativa alla formazione del capitale di costruzione per la linea del Monte-Cenere*, e consentita, in data 6 giugno 1879, con un Sindacato composto dalla Banca della Svizzera italiana, dai sigg. Weill-Schott figli e C. di Milano, e dalla Banca del commercio di Basilea.

Con tale Convenzione, il Sindacato s'impegna a prendere *ferma* per 5 milioni di franchi di Obbligazioni 5 0[0] in prima ipoteca sulla linea del Monte-Cenere (Giubiasco-Lugano) al corso del 90 0[0], sotto deduzione del 2 0[0] di commissione. La presa di queste Obbligazioni da parte del Sindacato si effettua come segue: 1 milione al 30 settembre 1879, 2 milioni al 30 settembre 1880, e 2 milioni al 30 settembre 1881, a meno che il Sindacato non preferisca di entrare in possesso di tutte

le Obbligazioni al 30 settembre 1879. Il rimborso si effettuerà 15 anni dopo la data dell'emissione e con acconti annuali di fr. 500,000. La Società conserva nondimeno il diritto di eseguire il rimborso integrale in capo ai 15 anni, dopo aver fatto conoscere la sua intenzione 6 mesi prima.

Nel caso in cui, prima dell'espiro del termine di presa delle Obbligazioni, la Società avesse bisogno di un'anticipazione pei lavori, il Sindacato è tenuto a fornirgliela, verso deposito di un numero di Obbligazioni calcolate al corso di presa, e mediante un interesse, che supererà di 1 0[0 il tasso dello sconto della Banca nazionale italiana in quel momento.

Per questi 5 milioni di fr. è costituita una prima ipoteca sulla linea Giubiasco-Lugano; ma la Società ha il diritto di comprendere in questa prima ipoteca, indipendentemente dai suddetti 5 milioni di franchi, un importo di al più 1 milione di franchi, il quale però non potrà essere emesso prima del 31 dicembre 1887, e pel quale il Sindacato si riserva il diritto di opzione.

Il Sindacato deve per la presa delle Obbligazioni fornire una cauzione, che rappresenterà sempre il 10 0[0 dell'ammontare delle Obbligazioni che restano ancora da prendere.

I membri del Sindacato partecipano al prestito nelle proporzioni seguenti:

La Banca della Svizzera italiana per . . .	Fr. 1,700,000
Sigg. Weill Schott figli e C. per	» 1,900,000
La Banca del commercio di Basilea per . .	» 1,400,000
	Fr. 5,000,000

Assicurata così la formazione del capitale di costruzione per la linea del Monte-Cenere, noi abbiamo, in conformità alle relative decisioni dell'Assemblea generale del 28 giugno 1879, abbiamo fatto al Consiglio federale la *dichiarazione che noi eseguiremo la costruzione della linea del Monte-Cenere*, giusta le disposizioni contenute nel *trattato del 16 giugno 1879 tra la Svizzera e l'Italia*, e riconoscendo gli obblighi imposti alla nostra Società da questo trattato in tutta la sua estensione, del pari che in tutto ciò che concerne le tasse.

La costituzione di una prima ipoteca fu ratificata con decisioni del Consiglio federale svizzero del 25 luglio e del 23 settembre 1879, e questa alta Autorità diede la sua approvazione alla nostra giustificazione finanziaria per la linea del Monte-Cenere con decisione del 3 ottobre 1879.

II. *Estensione dell' impresa.*

La Società della ferrovia del Gottardo avendo preso l'impegno, col protocollo divenuto esecutorio della Conferenza di Berna del 6 ottobre 1877, di far circolare direttamente ed in modo non interrotto tutti i treni regolamentari da Lucerna pel Gottardo e viceversa, che trasportano i viaggiatori, per tutto il tempo che la linea diretta da Lucerna ad Immensee per Kussnacht non sarà costruita, e ciò senza percepire sulla linea Immensee-Rothkreuz-Lucerna tasse più elevate di quelle esistenti sulla linea principale; e siccome, d'altra parte, le ferrovie del Nord-Est o del Centrale Svizzero, sia agendo in comune che isolatamente, hanno concesso alla Società della ferrovia del Gottardo *l'uso esclusivo della linea Immensee-Rothkreuz e l'uso comune della linea Rothkreuz-Lucerna, nonchè della Stazione di Lucerna*, si aprirono, durante l'anno, delle trattative nelle conferenze tenute fra tutte le Amministrazioni ferroviarie interessate, allo scopo di determinare più precisamente con Convenzioni le prescrizioni di tale accordo, consentito soltanto in massima. I risultati delle dette conferenze fanno prevedere prossima e soddisfacente per ogni riguardo la conclusione delle Convenzioni di cui si tratta e che già trovansi in istato di progetto.

Essendo stato designato Pino come punto di confine, ove dove farsi il raccordo della ferrovia del Gottardo colla rete italiana sulla riva sinistra del lago Maggiore, furono prese le necessarie disposizioni per giungere il più presto possibile ad un accordo tra la Società della ferrovia del Gottardo e l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, intorno la *costruzione della Stazione internazionale di Luino, l'uso comune di questa Stazione, e l'uso esclusivo del tronco italiano dal confine presso Pino sino a Luino.*

III. *Organi della Società.*

Una modificazione essenziale è stata introdotta, mediante revisione degli statuti, nell'*ordinamento dell'Amministrazione della ferrovia del Gottardo*. In altri termini, le prescrizioni concernenti il *Consiglio d'amministrazione* (nonchè la Direzione) pel periodo di costruzione (art. 36 a 40 inclusive degli statuti della Società del 1° novembre 1871), furono poste fuor di vigore, a partire dal giorno dell'approvazione della giustificazione finanziaria della Società; e vennero applicate, da quel momento in poi, le prescrizioni pel periodo di esercizio della ferrovia del Gottardo (art. 41 e seguenti), con una modificazione dell'art. 41, alinea 2, 3 e 4, degli statuti, secondo la quale il Consiglio d'amministrazione è composto di 29 membri, 22 dei quali da nominarsi dall'Assemblea generale e 7 dal Consiglio federale svizzero, e dei quali 17 almeno devono essere Svizzeri domiciliati in Isvizzera. Il Consiglio federale approvò queste modificazioni agli statuti in data del 12 giugno e 22 luglio 1879.

In seguito al rinnovamento della Direzione, *la ripartizione degli affari nei tre Dipartimenti* è stata modificata nel seguente modo:

Le attribuzioni del I Dipartimento comprendono tutti gli affari che hanno un carattere esclusivo o predominante di politica ferroviaria, tutto ciò che risguarda le finanze, la contabilità e le cauzioni per la costruzione e l'esercizio, l'amministrazione del materiale, le tasse e, sino a nuovo ordine, la direzione del servizio interno di esercizio, in quanto non entra nelle attribuzioni del III Dipartimento.

Le attribuzioni del II Dipartimento comprendono tutto ciò che concerne le espropriazioni, le locazioni o la rivendita di porzioni di terreno, nonchè la tenuta dei cadastri, tutte le questioni di diritto e di contenzioso, nonchè di concessioni e d'imposte, le questioni d'assicurazione (contro l'incendio, rischi di trasporto ed accidenti), il servizio dei reclami dipendenti dalla responsabilità per gli accidenti seguiti da morte o ferite nel servizio dei viaggiatori, e per avarìe o ritardi nel servizio delle merci, e la rappresentanza della Società nella gestione delle Casse pei malati e Casse di soccorso.

Le attribuzioni del III Dipartimento comprendono tutto ciò che si riferisce alla costruzione, compreso l'acquisto del materiale ruotabile, alla organizzazione e direzione dei cantieri, al servizio di sorveglianza e manutenzione della linea, al servizio della trazione e manutenzione del materiale ruotabile, nonchè le misure provvisorie che, nell' interesse della strada del Gottardo, potrebbe divenire necessario di prendere sino al momento dell'apertura della linea di transito.

Ciascuno dei tre dipartimenti mantiene i rapporti colle Autorità e colle altre Compagnie ferroviarie, in quanto si tratta di affari che li concernono esclusivamente o in modo predominante. —

In occasione della nomina di un nuovo *Ingegnere in capo*, il servizio di questo venne organizzato come segue:

L'Ingegnere in capo ha la qualità di capo della sezione tecnica dell'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, e come tale, dipende immediatamente dalla Direzione, ossia dal capo del Dipartimento della Direzione, nelle cui attribuzioni sono compresi i lavori.

Egli s'incarica della direzione dei lavori sulla base dei progetti, massime e prescrizioni stabiliti dagli organi della So-

cietà ed approvati dal Consiglio federale svizzero, colle aggiunte e modificazioni che potessero esservi introdotte più tardi; e di dirigere la costruzione della linea del Gottardo sino al suo compimento, secondo le regole dell'arte e nei termini fissati, con tutta l'economia compatibile colla solidità dell'opera.

L'Ingegnere in capo elabora le istruzioni generali, le massime di costruzione, i Capitolati d'oneri, i progetti di costruzione e le perizie: la loro fissazione definitiva spetta alla Direzione.

L'ordinamento dei Servizii tecnici, le nomine, mutazioni e congedi del personale, di cui l'Ingegnere in capo ha bisogno per eseguire il suo còmpito, si fanno dalla Direzione, sulla proposta dell'Ingegnere in capo. Nei limiti di perizia presentati alla Direzione e da essa approvati, l'Ingegnere in capo potrà da sè nominare impiegati con uno stipendio sino a 7 franchi al giorno.

L'Ingegnere in capo è autorizzato a far introdurre, di suo arbitrio, delle modificazioni ai progetti approvati, perchè tali modificazioni non concernino che dettagli di costruzione, e purchè non ne risulti nè alterazione delle decisioni prese dalla Direzione o dal Consiglio d'amministrazione, nè deroga agli obblighi assunti dalla Società, nè aumento di spese. In tutti gli altri casi, l'approvazione degli organi superiori competenti della Società si dovrà ottenere prima di portare alcuna modificazione ai piani; però, in casi di urgenza o di pericolo, l'Ingegnere in capo può ordinare le modificazioni e le misure ch'egli giudica nell'interesse della Società, ma allora è tenuto a chiederne alla Direzione la ratifica, motivando gli ordini dati. —

Passando allo *stato del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale*, dobbiamo segnalarvi, in primo luogo, *la rinnovazione del Consiglio d'amministrazione*.

Furono nominati membri del Consiglio d'amministrazione, sulla base delle prescrizioni degli statuti, modificate ed approvate in alto luogo:

1. Il 3 maggio ed il 28 giugno 1879, dall'*Assemblea generale della ferrovia del Gottardo:*

Per un periodo di 6 anni, i sig. J. Zingg, vice-presidente della Direzione a Lucerna; il colonnello Arnold, consigliere nazionale ad Altorf; il colonnello Rieter, consigliere degli Stati a Winterthur; il dott. C. Stehlin, consigliere degli Stati a Basilea; Feer-Herzog, consigliere nazionale ad Aarau; Moser-Ott, consigliere di Stato a Sciaffusa; Wendelstadt, consigliere di commercio a Colonia; e Frey, consigliere di Stato ad Aarau; — per un periodo di 4 anni, i signori: Filippo Bonzanigo, avvocato a Bellinzona; Karrer, consigliere nazionale a Sumiswald; Von Hettlingen, consigliere degli Stati a Svitto; dott. Stoffel, consigliere nazionale a Frauenfeld; A. Sulger-Staehelin, presidente a Basilea; cav. Filippo Cavallini a Milano; e bar. Edoardo Von Oppenheim a Colonia; — per un periodo di 2 anni, i signori: A. Salomonsohn, direttore della Società di sconto a Berlino; Dietler, consigliere nazionale a Soletta; F. Dülberg, consigliere di Stato intimo a Berlino; C. Correnti, ex-Ministro a Roma; Schnyder-Crivelli, consigliere di Stato a Lucerna; e F. Tortarolo, ingegnere a Genova.

2. Il 12 giugno, il 22 e 24 luglio, ed il 10 settembre 1879 dal *Consiglio federale svizzero*:

Per un periodo di 6 anni, i signori: Kinel, consigliere di Stato superiore intimo a Berlino; ed Alex. Bucher, consigliere nazionale a Berthoud; — per un periodo di 4 anni, i signori Massa, direttore dell'esercizio a Milano; Von Knapp, consigliere superiore di finanza a Stattgart; ed E. Rossi, consigliere di Stato a Locarno; — per un periodo di 2 anni, i signori comm. A. Allievi, deputato al Parlamento a Roma; e Spiller, consigliere di Stato a Winterthur.

Rimane da provvedere per parte della Società del Gottardo, ad un posto vacante nel Consiglio d'amministrazione, destinato ad un membro italiano.

Il 28 giugno 1879, l'Assemblea generale ha nominato *Presidente* del Consiglio d'amministrazione il sig. Feer-Herzog, consigliere nazionale; ed il 30 luglio 1879, il Consiglio d'amministrazione ha eletto a suo *Vice-presidente* il dott. C. Stehlin, consigliere degli Stati.

Il 27 giugno, il Consiglio d'amministrazione ha nominato nel suo seno come *Membri della Direzione* i signori: Zingg, direttore a Lucerna; dott. Stoffel, consigliere nazionale a Freuenfeld; e Dietler, consigliere nazionale a Soletta; come *Supplenti della Direzione* i signori: A. Sulger-Staehelin, presidente a Basilea; e Von Hettlingen, consigliere degli Stati a Svitto; come *Presidente della Direzione*, il direttore Zingg; e come *Vice-presidente*, il dott. Stoffel.

La Direzione ha poi incaricato del 1° dipartimento il presidente Zingg, del 2° dipartimento il vice-presidente Stoffel, e del 3° dipartimento il direttore Dietler.

Sulla proposta della Direzione, il Consiglio d'amministrazione ha nominato il 30 luglio, come Ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo, il sig. G. Bridel, dapprima ingegnere in capo delle ferrovie Giura-Berna-Lucerna a Bienne. —

Lo stato del personale dei funzionarii superiori non ha subìto, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, che un solo *mutamento*, in questo senso, che il sig. D. Kaltbrunner, segretario di lingua francese della Presidenza e traduttore della Direzione, chiamato ad altre funzioni, domandò ed ottenne la propria dimissione; ed al suo posto, il sig. Adolfo Colladon di Ginevra venne nominato traduttore di lingua francese.

Dobbiamo poi sfortunatamente, anticipando sul prossimo nostro Rapporto di gestione, accennare alla perdita dolorosa e difficile a ripararsi, fatta dal Consiglio d'amministrazione, al principio del corr. anno, colla morte del suo presidente, il consigliere nazionale Feer-Herzog, che prestò sì grandi servigi all'impresa della ferrovia del Gottardo; e con quella pure del consigliere di Stato Frey ad Aarau, membro del Consiglio di amministrazione.

Durante lo scorso esercizio, il *Consiglio d'amministrazione* prese, in 9 sedute, 67 decisioni; e la *Direzione*, in 148 sedute, ne prese 4303.

(Continua).

SUI MEZZI DI PREVENIRE GLI ACCIDENTI FERROVIARII

Dal rapporto testè presentato (come annunciammo) al Ministro dei lavori pubblici di Francia dal Presidente della Commissione d'inchiesta sui mezzi di prevenire gli accidenti nelle strade ferrate, crediamo opportuno di estrarre i seguenti brani, che meritano di essere conosciuti e ben ponderati anche tra noi.

Premesse le notizie relative alla costituzione della detta Commissione ed ai varii studii e lavori da essa fatti per corrispondere all'incarico ricevuto, il presidente-relatore signor Guillebot de Nerville, ispettore generale delle miniere, espone le considerazioni che seguono:

..... All'infuori dei sistemi già conosciuti ed esperimentati in grande, la Commissione non ha trovato, fra quelli che le furono sottoposti, che un piccolissimo numero d'apparati abbastanza studiati da meritare una menzione od una raccomandazione. Bisogna altresì aggiungere ch'essa non ebbe, per così dire, approvazione da dare che a perfezionamenti, i quali non possono avere alcuna azione prevalente sulla sicurezza dell'esercizio.

I sistemi elettrici figurarono tra le comunicazioni più numerose. Questo genere d'apparati ha qualche cosa di seducente, e può sembrare di aver già in mano il mezzo per giungere, mercè combinazioni più o meno ingegnose, a proteggere automaticamente la corsa dei treni, a serbare del loro passeggio una specie di traccia visibile alle Stazioni, nello stesso tempo che, dal canto loro, i conduttori di quei treni saranno incessantemente avvertiti di quanto accade sui binarii, così allo innanzi, come al di dietro. Ma dall'idea alla realizzazione di tale problema, che tanti inventori si sono proposti, vi sarà, senza dubbio, ancora per lungo tempo, una distanza insuperabile.

Indipendentemente dalle complicazioni di apparati, di una moltitudine di contatti elettrici coll'inseparabile loro corteo di pile, di elettro-calamite assai spesso ripetute, di fili telegrafici moltiplicati, nessuno degl'inventori ha tenuto conto delle condizioni difficili e complesse in cui dovrebbero funzionare apparati così delicati, in continuo contatto con un materiale grossolano, sopra reti di sovente molto accidentate, in mano ad agenti subalterni più o meno istrutti, ed in circostanze atmosferiche diverse ed estreme.

Laonde noi non trovammo nulla di pratico da ricavare da codesti varii sistemi, i quali avevano pressochè tutti il difetto comune di voler troppo intraprendere.

Parecchi di tali progetti dinotavano nei loro autori mente ingegnosa ed inventiva; ma allorchè noi cercavamo di sgombrarli dalle loro complicazioni, non trovavamo da conservare, nel fondo delle migliori comunicazieni, che quei grandi organi elettrici elementari, già praticamente applicati sulla ferrovia del Nord.

L'elettricità può rendere, e rende infatti grandi servigi all'esercizio delle ferrovie, ma a condizione d'essere impiegata in modo razionale, e con l'aiuto d'apparati semplici e poco suscettibili di alterazioni. La Compagnia del Nord, come dissi, ne fa già un gran uso sulla sua rete; si possono citare, tra gli apparati che vi sono felicemente sviluppati, gli elettro-semafòri del sig. Lartigue, il fischietto elettro-motore per le locomotive, l'apparato elettrico per la protezione elettro-automatica delle Stazioni e delle biforcazioni, ed il controllore degli scambi, tutti dello stesso ingegnere; l'apparato Prudhomme d'intercomunicazione elettrica dei treni, ecc., ecc.

I risultati di applicazioni così numerose su questa grande rete dimostrano che, con apparati giudiziosamente disposti e bene costrutti, con una sorveglianza conveniente ed un personale bene istrutto, l'uso dei segnali elettrici può divenire un ausiliario dei più utili, e concorrere a dare all'esercizio un importante aumento di sicurezza.

Noi avremo certo l'occasione di ritornare più volte su tale questione nel presente Rapporto, e di far conoscere esattamente a che punto si trovi adesso, sopra ciascuna rete, l'impiego dei segnali elettrici.

Dal 16 ottobre 1879 al 6 luglio 1880, la Commissione ha tenuto ventitrè sedute. Le risposte al questionario non cominciarono a giungere che verso il 20 marzo, ma il nostro tempo fu specialmente occupato dall'esame delle invenzioni e dallo studio dei regolamenti per l'esercizio delle diverse Compagnie.

Passammo poscia allo studio delle numerose e spesso interessanti risposte al questionario, ed infine all'audizione delle 6 grandi Compagnie, dal 14 aprile al 19 maggio.

Nel presente rapporto io porrò in evidenza i principali risultati del nostro studio, esponendo le conclusioni a cui la Commissione è arrivata su ciascun punto più importante. Io seguirò, più che sia possibile, l'ordine delle materie fissato nel questionario, passando successivamente in rassegna ciò che concerne i binarii, i segnali, il materiale ruotabile, l'esercizio, i freni ed il binario unico.

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 24 agosto.

Il 5 settembre prossimo si riuniranno a Lugano, coi delegati degli altri Stati, i signori commendatori Massa e Biglia per procedere alla visita annuale di ricognizione ed accertamento dei lavori della ferrovia del Gottardo.

Quest'anno la visita ha una speciale importanza per l'Impresa, poichè la situazione di essa è assai poco felice, e la Commissione internazionale dovrà pronunciarsi sulle questioni gravissime che esistono fra l'Impresa stessa e la Compagnia, in ordine alla interpretazione ed applicazione dei patti di contratto.

Secondo un bollettino finanziario di Ginevra, la situazione grave dell'Impresa sarebbe dovuta alle esigenze ingiuste della Compagnia, al cattivo volere di essa, ai suoi procedimenti. L'Impresa, dal suo canto, avrebbe onestamente persistito nel condurre verso il termine l'opera assunta, sacrificando quotidianamente denaro e fatiche.

Io faccio le dovute riserve sul giudizio che può essere espresso per conto degli interessati.

La Memoria sovraccennata osserva che, delle clausole della Convenzione 5 maggio 1879, destinata a porre un termine al conflitto fra la Compagnia e l'Impresa, una sola, poco importante, *non fu contestata*. Per tutte le altre, la Compagnia ha elevato delle difficoltà, e non ne eseguisce le prescrizioni, oppure si rifiuta a riconoscerle.

Il conto dei profitti e perdite della Impresa si liquida al 31 dicembre 1879 con un passivo di lire 5,883,951. Forse tale risultato è dovuto in gran parte a quanto si è fatto finora contro l'Impresa. —

Il 1° dell'entrante settembre avrà luogo l'apertura al pubblico servizio del tronco delle ferrovie Calabro-Sicule da Picerno a Potenza.

A proposito dell'apertura di questo tronco, vi dirò che non mi ha persuaso affatto ciò che dice il *Giornale dei lavori pubblici*, nel suo numero del 18 corr., per constatare quanto esso aveva scritto precedentemente e per contraddire a quanto hanno affermato altri giornali, nonchè il vostro umile corrispondente, circa le opposizioni sollevate dall'Impresa Medici contro l'apertura all'esercizio di quel tronco. Il detto giornale, che è in tanta buona relazione col Ministero dei lavori pubblici, s'informi un po' che cosa è venuto a fare, la scorsa settimana, il Medici a Roma, chiamatovi d'urgenza dal Ministero stesso?

Le mie informazioni mi portano ad assicurarvi che il Medici fu invitato a Roma per persuaderlo a recedere dalle sue opposizioni e fare in modo che si addossasse i lavori da eseguire prima dell'apertura. Ciò che pare siasi ottenuto, mercè l'insistenza di uno degli alti funzionarii di quel Ministero, al quale, più che ad altri, il Medici avrebbe voluto usare deferenza.

Il *Giornale dei lavori pubblici*, dichiarando che crede inutile di entrare in una polemica senza scopo, osserva « che la Commissione di *collaudo* non poteva « determinare con precisione il giorno dell'apertura, « trattandosi di dover eseguire lavori, che per la « loro natura richiedevano ancora del tempo, lavori « resi necessarii per la sicurezza dell'esercizio ».

Per quel giornale comprendo l'inutilità della polemica, dal momento ch'esso dice: Io solo ho esposto

il vero; tutti gli altri, che hanno parlato sulla questione, erano mal informati. Ma la polemica diventa invece necessaria per chi vuol dimostrare il contrario.

Egli è perciò che, dal canto mio, mi permetto qualche osservazione alle osservazioni del giornale sullodato, il quale non si è accorto di aver rimediato con una *cantonata* ad altra *cantonata* già presa. — Ma come, una Commissione *di ricognizione* (non di collaudo), mandata dal Ministero sul sito per riconoscere i lavori prima di procedere all'apertura all'esercizio, e composta di un ispettore del Genio civile, del R. Commissario per l'esercizio, dell'ingegnere-capo direttore dei lavori, e di un ingegnere della Società esercente, non poteva determinare con precisione il giorno dell'apertura? A parte il fatto che il giorno venne proprio precisato nel 18 dello scorso luglio, io domando: a chi sarà dunque lecito di giudicare di queste cose, se non agli ispettori ed ingegneri praticissimi di lavori? Eppoi, di grazia, quale mandato aveva la Commissione all'infuori di quello di riconoscere lo stato dei lavori, constatare quali mancavano per poter aprire il tronco al pubblico servizio, e dichiarare in quanti giorni questi lavori potevano essere compiuti?

Il *Giornale dei lavori pubblici* dice inoltre che il Ministero ha provveduto e provvede energicamente a che i pochi lavori a farsi vengano compiuti al più presto.

Io mi sono sempre ben guardato dal mettere in dubbio l'energia di chi sovraintende alle costruzioni ferroviarie dello Stato; ma anche l'energia e la migliore volontà di questo mondo si spuntano di fronte alle formalità prescritte dalla legge. Se l'Impresa Medici non voleva eseguire i lavori mancanti, il Ministero vi poteva provvedere direttamente, o, come si dice, *per economia*; ma per far ciò, occorrevano constatazioni giudiziali per fissare dove ha cessato il Medici e dove ha incominciato l'Amministrazione governativa. E ciò senza tener conto di una infinità di altre cose, che avrebbero ritardata, e non di poco, l'apertura del tronco.

Suvvia, adunque, un po' di sincerità ci vuole. Confessi il detto giornale di essersi per questa volta ingannato. Del resto, esso, così bene informato anche nelle cose le più intime del Ministero, non scapiterà certamente in riputazione per avere una volta asserito cosa non esatta. —

In mancanza d'altre notizie ferroviarie, eccovi come di solito, il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 21 corrente.

Il Consiglio ha approvato:

1) Un progetto di appalto per la esecuzione dei movimenti di terra ed opere d'arte (escluse le Stazioni, case cantoniere e fabbricati relativi) del tratto dal torrente Fiumicello alla Stazione di Teramo, della ferrovia Giulianova-Teramo;

2) Un progetto di appalto per la esecuzione dei movimenti di terra ed opere d'arte (escluse le Stazioni e fabbricati relativi) del tronco da Mestre a San Michele del Quarto, della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

3) Un progetto per la costruzione del tronco da Positano alla punta Campana, della strada provinciale di seconda serie Amalfi-Positano-Meta, in provincia di Salerno e di Napoli;

4) Un progetto per costruzione del tratto attraversante l'abitato di Cesarò, della strada provinciale di 2.a serie da Sant'Agata alla nazionale Termini-Taormina, in provincia di Messina;

5) Un progetto per costruzione di un contrargine in coronella all'arginatura sinistra di Po nell'alto Sicomario, in provincia di Pavia;

6) Un progetto per lavori di sistemazione agli argini del Quaderna, da sopra il ponte della Fiorentina allo sbocco nella cassa di colmata, in provincia di Bologna;

7) Ed un progetto per lavori di espurgo e di arginamento nel tronco inferiore del torrente Leone, presso Somma Vesuviana, in provincia di Napoli.

Inoltre il Consiglio ha approvato due progetti di massima: uno per completamento dei muri di sponda alla imboccatura del bacino di carenaggio nel porto di Messina, e l'altro per escavazione delle zone antistanti al detto bacino.

DELTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Oggi si riuniscono di nuovo in Firenze i delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane per concretare i loro definitivi apprezzamenti, specialmente per quanto riguarda la pratica applicazione, sul progetto di Convenzione formulato a Berna, relativo al servizio ferroviario internazionale, di cui si è più volte trattato nel nostro giornale.

Il lavoro dei suddetti delegati verrà tosto rassegnato al Ministero, dovendo il Governo italiano far conoscere quanto prima le sue deliberazioni al Governo svizzero, stante la prossima riunione della Conferenza internazionale.

Sappiamo che, dietro invito del Ministero dei lavori pubblici, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha incaricato la Direzione degli studii per la ferrovia Novara-Pino della compilazione del progetto esecutivo di una linea che, staccandosi da Gallarate, raggiunga quella di Novara-Pino superiormente a Sesto Calende. Crediamo però non sia ancora ben determinato a quale delle tre linee già studiate, ed i cui progetti furono tutti rassegnati al Ministero, dovrà metter capo quella di cui ora si tratta.

Il servizio di treni economici su qualche linea delle Ferrovie dell'Alta Italia avrà quanto prima un principio di attuazione.

Nelle Officine ferroviarie di Torino sono in costruzione alcune vetture-viaggiatori, speciali per tale servizio, le quali saranno ultimate fra pochi giorni. Le macchine Kraus, destinate alla trazione di tali treni, saranno prossimamente consegnate all'Amministrazione dell'Alta Italia; una di esse è già in viaggio da Monaco.

Abbiamo quindi ragione di credere che un

primo treno completo potrà attuarsi nella prima quindicina di settembre, e, crediamo, sul tronco Genova-Nervi, pel quale venne già compilato apposito orario.

L'attivazione poi dei treni Belpaire avià luogo qualche settimana più tardi.

L'Ingegnere-capo della provincia di Novara, incaricato degli studii della linea da Novara a Varallo, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del primo tronco di detta linea, compreso fra Novara e San Bernardino.

La lunghezza del tronco è di metri 10,261, e l'importo dei lavori da appaltarsi di L. 325,000. Oltre alle opere comprese nell'appalto, sono previsti lavori e provviste, a cui intende provvedere l'Amministrazione governativa per una somma di L. 245,000.

Il cav. Balladore, ing.-capo direttore per gli studii della linea Ivrea-Aosta, ebbe incarico dal Ministero di procedere ad uno studio di massima della linea da Aosta all'imbocco della progettata galleria del Monte-Bianco.

Il Consiglio di Stato ha opinato che possano essere approvati i seguenti progetti di appalto:

Per la linea Roma-Sulmona. — Progetto del tronco da Arsoli a Tagliacozzo, della lunghezza di metri 3,813.

Per la linea Macerata-Albacina — Progetto del tronco da Matelica ad Albacina, della lunghezza di metri 12,492.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle finanze, ha ordinato ad apposita Commissione di procedere ad una visita degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, allo scopo di verificare lo stato delle cose per quanto riguarda la contabilità e l'amministrazione degli Stabilimenti medesimi. La Commissione è composta del sig. comm. Brauzzi, ispettore del Genio civile, e del sig. cav. Garbarino, ispettore centrale al Ministero delle finanze.

Con recente deliberazione, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha autorizzato l'introduzione della illuminazione a gaz nella Stazione di Verona P. V., finora illuminata a petrolio, e la costruzione di un apposito gazometro nel recinto della Stazione medesima. Crediamo che per la fine dell'anno corr. sarà attuato questo provvedimento, ch'era nel vivo desiderio del pubblico, e richiesto dalle esigenze del servizio, male corrispondendo finora l'uso del petrolio.

Ci scrivono da Mondovì, che un importante progetto sta per essere attuato in quella città, quello cioè di una condotta d'acqua da derivarsi dal torrente Corsaglio e da condursi a Mondovì Alto per alimentare la città, la quale nell'estate ne è quasi del tutto priva. Quell'acqua potrebbe anche essere utilizzata come forza motrice, e renderebbe possibile la costruzione della ferrovia funicolare Agudio, che dovrebbe riunire le due borgate di Piazza e Breo, come da tanto tempo è progettato.

Un primo studio sommario della detta conduttura d'acqua venne già da varii anni eseguito dal geometra Felice Canaveri; ed il senatore Garelli, convinto dell'importanza ed utilità di esso, ha stabilito un premio per lo studio definitivo. Però, sebbene vivamente desiderato dal paese, restò finora lettera morta, aspettando forse che le condizioni finanziarie del Comune permettessero di mandare ad esecuzione il progetto.

Se non che, appena costituitasi in Roma la grande Società per la conduttura delle acque in Italia, il deputato Delvecchio, nel nobile intento di procurare il maggior bene del proprio paese, ha iniziato pratiche colla detta Società, e prima della fine del corrente mese si recherà da Roma a Mondovì l'ingegnere-capo cav. Filonardi, per disporre i relativi studii e la pronta esecuzione dell'opera.

Di tutto cuore facciamo voti che, in tale circostanza, Municipio e cittadini sieno concordi nel promuovere con tutti i mezzi possibili l'esecuzione dell'importante progetto, il quale sarà certo di sommo beneficio all' industria ed al commercio di Mondovì.

È indetta la gara per l'annunciata fornitura di 7 locomotive a 4 ruote accoppiate, per conto dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia. L'ultimo termine per la presentazione delle offerte è fissato al 2 settembre prossimo, ed il disuggellamento delle schede si farà nel successivo giorno 4.

L'Impresa industriala italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la fornitura di due grandi tettoie metalliche per la Stazione di Taranto, della superficie coperta di 3.071 metri quadrati.

La stessa Impresa ha pure ottenuto dalle Ferrovie medesime la costruzione di una piccola tettoia (pensilina) per la Stazione di Siracusa.

Dalla on. Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ci venne gentilmente trasmesso un esemplare dei seguenti fascicoli riassuntivi degli Atti della Commissione medesima, che fanno seguito a quelli già da noi annunciati e descritti nel nostro numero del 21 luglio p. p.

Questi nuovi fascicoli sono cinque, così distinti:

1°. Ordinamento delle Società che esercitano le ferrovie italiane;

2° Ingerenza governativa;

3° Materiale fisso e Stazioni;

4° Materiale mobile — Officine — Combustibili;
5° Tariffe.

Anche questi fascicoli sono nitidamente stampati in Roma dagli eredi Botta, ed attestano il lavoro diligente e coscienzioso della sullodata Commissione per preparare tutti gli elementi necessarii ad un definitivo giudizio nella grave questione di cui si tratta.

A proposito della questione che si va sempre più agitando circa la scelta del nuovo passaggio alpino attraverso il Sempione od il Monte-Bianco, alcuni giornali italiani, senza voler prendere in considerazione le nostre osservazioni e le parole autorevoli del prof. Colladon riferite nel nostro numero precedente, si fanno un merito di tradurre alcuni brani della lettera del senatore Chardon diretta alla *République française* in appoggio del passaggio del Monte-Bianco, lettera già analizzata e confutata dallo stesso prof. Colladon nell'ultima sua Memoria da noi pubblicata.

Mentre, come dicemmo, noi non sappiamo approvare l'agitazione che si tenta promuovere, specialmente in Torino, a favore del passaggio del Monte-Bianco, il quale non può che riescire dannoso all'Italia in generale ed a Torino in particolare; non sappiamo ancora meno spiegarci come i fautori di questo passaggio si appoggino con compiacenza all'accennata lettera del senatore Chardon, la quale torna manifestamente contraria al loro assunto e favorevole a quello dei fautori della linea del Sempione.

Infatti, tutte le osservazioni e deduzioni dell'on. Chardon riguardano la questione essenzialmente dal punto di vista degl'interessi *nazionali francesi*, che non sono certo conformi ai nostri.

L'on. Chardon, rispondendo ad alcuni appunti fatti nella *République française* ad un suo precedente articolo in favore del Monte-Bianco *per proteggere la Francia contro la concorrenza del traforo del Gottardo*, dice: « Si avrà un bel consigliare alla Francia di fare *all'estero* una strada ferrata per comunicare coll'Italia; la coscienza pubblica *(francese)* risponderà: No, perchè abbiamo *in casa nostra* col Monte-Bianco una strada migliore e più sicura — Si avrà un bel citare l'opinione della *Gazzetta d'Ausbourg;* la coscienza pubblica (*francese*) risponderà: Che c'importa? È ben naturale che un giornale tedesco consigli una strada *impotente contro il Gottardo* ».

E conclude con questa eloquente ed esplicita dichiarazione: « Riassumendo, la Francia ha il gran vantaggio di possedere *un passaggio insuperabile per andare in Italia*, il Monte-Bianco ».

Ora noi dicevamo appunto parerci manifestamente dannosa una linea, *essenzialmente in mano della Francia*, « alla quale verrebbe così offerta una nuova entrata diretta in Italia ». E l'illustre prof. Colladon, nella citata sua Memoria, dimostra come debba importare assai all'Italia « di avere tra essa e la Francia un *territorio neutro* ».

Noi dimostrammo pure come la Società Parigi-Lione-Mediterraneo farebbe sulla linea del Monte-Bianco ciò che, pur troppo, fa su quella del Moncenisio, « cioè tutto il possibile per deviare il traffico naturale a beneficio esclusivo della sua grande linea di Marsiglia: pericolo a cui cercò di ovviare la Società svizzera del Sempione col non aver voluto *assoggettarsi al monopolio* della Società francese, che avrebbe voluto assorbirla ».

Di fronte a tali osservazioni e dichiarazioni, com'è possibile ancora cercare un appoggio nella lettera dell'on. Chardon, per mantenere qui un'agitazione evidentemente assurda e dannosa?......

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 4 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, nn. 2570 e 2838, 30 giugno 1876, n. 3202 (serie 2ª), l'articolo 13 della legge 18 luglio 1878, n. 4465, l'articolo 10 della legge 31 luglio 1879, n. 5010, non che l'articolo 5 della legge 27 giugno 1880, n. 5503;

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui il nostro ultimo in data 28 marzo 1880, n. 5368, coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 9,763,620 in aumento al Consolidato 5 per cento in cambio di n. 650,908 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 31 dicembre 1879 per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dal 1° gennaio a tutto il mese di giugno 1880, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 385 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di lire 5775, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1875, e che tale rendita per il disposto dallo art. 2 del R. Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1881, provvedendosi con buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del tesoro altre n. 385 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal 1° gennaio a tutto il mese di giugno 1880 per la conversione in rendita consolidata 5 per cento per la complessiva rendita di L. 5775, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 5775, con decorrenza dal 1° gennaio 1881.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 107 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1880 sarà aumentato di L. 34,650 per i semestri al 1° luglio 1875, 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876-77-78-79-80, e 1° gennaio 1881 sulla rendita dovuta come sopra.

— Scrivono poi da Roma, 19, alla *Nazione:*

Il commercio fiorentino e quello di Roma avevano finora inutilmente protestato contro l'ingiusta disuguaglianza che si manteneva dalle Ferrovie Romane, le quali avevano ristabilito, dopo il 1870, le antiche tariffe attraverso l'ex-territorio pontificio da Firenze, Roma e Napoli. Dopo il 20 settembre, fu immediatamente unificato il territorio del Regno, e si applicarono le tariffe per le percorrenze speciali di 101, 201 e 301 chilometri, anche a traverso l'ex-territorio papale.

Nacque però una questione fra il Governo italiano e la Società delle Ferrovie Romane, a proposito degli effetti di certi decreti emanati dal cardinale Antonelli negli ultimi anni del suo governo; e le Romane, per giusta rappresaglia contro il Ministero di allora, rimisero in vigore le vecchie tariffe pontificie nella stessa Capitale del Regno d'Italia.

Per Firenze, questo ritorno al passato fu di non lieve danno, come voi ben conoscete; giacchè moltissimi fabbricanti fiorentini e fornitori di materiali da costruzione delle vostre provincie avevano incominciato a partecipare nei lavori iniziati in Roma; ma poi doverono abbandonare ogni loro intrapresa, non potendo sopportare le gravi spese dei trasporti.

Nella Camera dei deputati, e nelle sedute che tenne a Firenze, in Livorno e in Roma la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, fu rilevata questa ingiustizia.

Sembra che ora siasi finalmente riconosciuta la impossibilità di mantenere in vigore l'ibrido sistema, che, anche sotto l'aspetto politico, era da riprovarsi.

Il Ministero dei lavori pubblici e le Ferrovie Romane avrebbero determinato di procedere alla immediata unificazione delle tariffe.

Da certi commercianti questa notizia sarà accolta con molto favore, perchè godranno un sensibile vantaggio nei trasporti ferroviarii.

Fra Roma e Palermo. — La *Riforma*, del 21, scrive:

È ormai un fatto l'attivazione di un treno ferroviario diretto tra Palermo e Roma, da cominciare col prossimo venturo ottobre, quaudo saranno aperti all'esercizio gli ultimi tronchi sulle linee Eboli-Potenza-Torremare e tra Canicattì-Caldare. Aggiungiamo che il detto treno impiegherà più di 36 ore, almeno nei primi tempi, e finchè la ferrovia non sarà del tutto ben consolidata nei nuovi tronchi.

È già qualche cosa.

Ferrovia Umbro-Aretina. — Si ha da Perugia che i rappresentanti dei varii Comuni, cui interessa la costruzione della ferrovia Umbro-Aretina, si adunarono per la prima volta il 15 corrente in Città di Castello, che è appunto il Comune dal quale fu promosso il Consorzio. I convenuti furono trentotto, e rappresentavano i Comuni di Arezzo, Montevarchi, Monte Santa Maria Tiberina, Citerna, Anghiari, Borgo S. Sepolcro, S. Giustino, Città di Castello, Montone, Umbertide, Pietralunga e Gubbio.

Si deliberò, con piena concordia di voti, che fosse chiesta prontamente al Governo del Re la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, giusta il progetto degli egregi ingegneri Scipione Luci e Leopoldo Gigli, già stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed ora recato a termine, con molta lode di quanti periti ebbero ad esaminarlo.

Intorno alle proposte delle varie Società che si offrono ad imprendere la costruzione e l'esercizio della nuova ferrovia, l'Assemblea si riserbò di deliberare tostochè fosse otteuuta la concessione. Dovranno inoltre essere tosto presentate le opportune domande per un sussidio ai Consigli provinciali di Perugia e di Arezzo; nè il loro concorso potrà certamente fallire, mentre nell'utilissima impresa sono interessati ben 16 Comuni delle due provincie. Da ultimo fu approvato il regolamento per l'esecuzione dello statuto organico del Consorzio.

Ferrovie Meridionali. — Col giorno 1°. settembre prossimo, l'Ufficio centrale della manutenzione di queste Ferrovie verrà trasferito in Napoli nei locali della vecchia Stazione.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — In seguito alla diminuzione di L. 5.95 circa per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 54,899.68, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 23 luglio p. p. per l'appalto della costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra la Stazione di Zollino e l'ettometro 31 presso la Stazione di Soleto, della lunghezza di m. 3150 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via), si procederà il 6 settembre p. v., presso la Prefettura di Lecce, al definitivo deliberamento della detta impresa in favore di chi risulterà migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 51,633.15, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna. Gl; aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta della Tesoreria provinciale di Lecce per il deposito interinale di L. 2500 in numerario o rendita Debito pubblico; e la cauzione definitiva è fissata in L. 7000, come sopra.

Ferrovia Palermo-Trapani. — La *Riforma* dice che ormai è allestito il materiale mobile, e parte del fisso, della nuova linea di ferrovia in Sicilia Palermo-Marsala-Trapani, che fu costruito negli Stabilimenti meccanici di Pietarsa e dei Granili a Napoli.

Le vetture sono del tipo americano: ogni vettura è attraversata per lungo da un *couloir*, e le vetture sono messe tutte in comunicazione.

Vi sono due vetture-*salons*, che constano di due parti simmetriche, ciascuna delle quali ha un salottino ed un *coupé*.

Ventotto vetture *miste*, formata ognuna da un *coupé*, un compartimento di prima classe, due compartimenti di seconda classe — in tutto 20 posti — *water-closet* e *lavabo* comuni;

Trenta vetture di terza classe, in grande compartimento unico, con undici sedili capaci di 55 persone;

Dieci carri bagagliai;

Centodieci carri-merci — 45 coverti e chiusi, con freni e garitte; 65 scoverti, a sponde mobili.

Le locomotive in numero di dieci, quattro delle quali già costruite e spedite, escono dallo Stabilimento di Pietrarsa: sono a sei ruote accoppiate, con cilindro interno.

Quanto al materiale fisso, otto piattaforme e diciannove segnali a disco sono usciti dalla stessa fabbrica.

Ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle. — Da Castelvetrano, 16, scrivono alla *Gazz. d'Italia*:

La nostra Provincia di Trapani ha fatto nuove pratiche con la limitrofa di Girgenti per la tanto desiderata linea ferroviaria Castelvetrano-Sciacca-Porto Empedocle, a fin di meglio congiungere le due provincie sorelle. Io so che il Consiglio provinciale di Girgenti, nella sua prima convocazione dopo che ivi giunse il prefetto senatore G. Tamaio, si occupò di quest'affare vitalissimo per la Sicilia occidentale, preferendo il progetto presentato una volta dall'ingegnere signor Mazzarella. Voglio sperare che la cosa vada, e che si faccia davvero. Desidererei all'uopo che nelle due provincie si facesse tesoro dei *tramways* per le minori distanze, ed allora si avrebbe una vera rete di comunicazioni con grande economia di spesa e d'esercizio.

Ferrovie della provincia di Udine. — La Commissione ferroviaria provinciale tenne sabato scorso, coll'intervento dell'on. Collotta, una seduta; ed in essa venne deciso di sospendere la presentazione al Consiglio provinciale di qualsiasi proposta relativa a costruzioni ferroviarie, fino a che non sia decisa la questione della strada di Monte Croce (il cui passaggio nell'elenco delle strade Nazionali solleverebbe la Provincia da un grave peso, e le permetterebbe di concorrere nella spesa per la costruzione di nuovi tronchi di ferrovia), e fino a che non non sia approvata la legge, già presentata al Parlamento, che tende a rendere più pratico e più attuabile l'*omnibus* ferroviario.

Tramways di Milano. — I giornali milanesi indicano i seguenti gruppi dei *tramways*, che, secondo il progetto esistente, dovranno percorrere quella città:

Il primo gruppo si estende in Corso Venazia — Corso Vittorio Emanuele — Piazza del Duomo.

Il secondo si estende da Piazza del Duomo — via Carlo Alberto — via S. Margherita — Piazza della Scala — vie Manzoni — Principe Umberto, fino alla Stazione centrale ferroviaria.

Il terzo da via Monte Napoleone, congiungendosi ai gruppi primo e secondo.

Il quarto dalla Stazione ferroviaria Milano-Erba per il Foro Bonaparte — via Cusani — Ponte Vetero — via Orso — Monte di Pietà — Croce Rossa, congiungendosi al gruppo seconeo in via Manzoni.

Il quinto dal Corso Garibaldi — Ponte Vetero — Broletto — via Mercanti alla Piazza del Duomo, e diramazione per le vie Orso e S. Giuseppe.

Il sesto della così detta Crocetta in via Luigi Canonica, fuori Porta Tenaglia, per il viale Tenaglia — via Legnano — via Tivoli, congiungendosi al gruppo quarto.

Il settimo da via Volta, congiungendosi al gruppo quinto.

L'ottavo dalla Piazza del Duomo — via Torino — Corso Ticinese.

Il nono da via S. Simone — Corso Genova — Corso Cristoforo Colombo fino alla Stazione per Vigevano.

Il decimo dal Corto di Porta Romana — via Unione — Piazza S. Giovanni in Conca — via Carlo Alberto, fino alla Piazza del Duomo.

L'undicesimo, tutta intera la circonvallazione.

Tramway Milano-Gallarate. — I lavori del *tramway* Milano-Gallarate proseguono. Sono compiuti sino a Legnano, e questo primo tronco sarà nel 30 di questo mese collaudato da parte delle Autorità, e posto quindi subito in esercizio. Il resto della linea è quasi compiuto, e sperasi verrà aperto al pubblico nei primi dell'ottobre — Questa linea, si sa, è costruita dalla Società Belga del *tramway* Milano-Saronno-Tadate.

Ferrovie dell'Alta Italia. — In relazione a quanto abbiamo già annunciato, la Direzione dell'esercivio ha pubblicato il seguente Avviso:

Di conformità a deliberazione del Consiglio di amministrazione di queste Strade Ferrate, si previene il pubblico che il giorno 12 settembre p. v. verrà effettuato un secondo treno speciale di piacere da Torino a Parigi, passando per Lione, e ritorno a Torino, con sole vetture di 2ª classe, e biglietti di andata e ritorno a *prezzi ridottissimi* distribuiti dalle principali Stazioni della rete.

Le Stazioni, che oltre quella di Torino distribuitanno biglietti di andata e ritorno pel detto treno, sono nominate nel seguente quadro, coll'indicazione del relativo prezzo ridotto.

La distribuzione dei biglietti avrà principio in tutte le Stazioni ammesse alla vendita col giorno 1° settembre, e durerà fino a quattro ore prima della partenza del treno.

Affine di permettere ai viaggiatori del treno di piacere di visitare l'Esposizione nazionale di Belle Arti di Torino, la quale rimane aperta fino a tutto il 26 settembre, i biglietti saranno valevoli per recarsi a Torino dal giorno 6 al 12 settembre. I viaggiatori dovranno però regolare il viaggio in modo da giungere a Torino in tempo per la partenza del treno speciale; in caso diverso incorreranno nella perdita del biglietto.

Alla perdita del biglietto andranno parimente incontro quei viaggiatori che non si troveranno all'ora stabilita per la partenza da Lione e da Parigi.

Il ritorno da Torino all'originaria Stazione di partenza potrà aver luogo dal giorno 24 a tutto il 30 settembre, valendosi di tutti i treni, ad eccezione del treno num. 5 pei viaggiatori non provvisti di biglietti per oltre Tortona ed oltre Chiavari.

Stazioni autorizzate alla distribuzione dei biglietti di andata e ritorno per Parigi, e prezzi relativi in biglietti di Banca italiani.

Alessandria, L. 66 — Arona, L. 70 — Asti, L. 64 — Bra, L. 63 — Casale (via Vercelli), L. 67 — Cuneo, lire 66 — Genova P. P., L. 70 — Milano Centrale, L. 70 — Moddovì, L. 66 — Mortara (via Novara), L. 69 — Novara, L. 67 — Novi, L. 68 — Pinerolo, L. 62 — Savona (via Bra), L. 70 — Torino P. N., L. 60 — Vercelli, L. 65 — Voghera, L. 69.

NB. Gli agenti signori Cook, Torino (via Roma 31) si incaricano di provvedere, a prezzi da convenirsi, alloggio, vitto, vetture e guide italiane in Parigi. Anche i signori Chiari, Milano (piazza Durini 5) assumono eguali incarichi.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato quanto segue:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, si previene il pubblico che nella circostanza delle feste pel cinquantesimo anniversario dell'indipendenza del Belgio e dell'Esposizisne nazionale Artistica-Industriale-Agricola, che hanno luogo a Brusselle, vengono distribuiti dei biglietti di andata e ritorno, con riduzione sui prezzi ordinarii.

Prezzi del biglietto da Torino P. N: 1ª classe L. 165.30; 2ª classe L. 123.65.

Avvertenze. 1. I biglietti di andata e ritorno, di cui sopra, sono valevoli per tutti i treni diretti, *omnibns* e misti, aventi per l'intera percorrenza carrozze della classe portata dai biglietti stessi, eccezione fatta dei treni aventi soltanto carrozze di 1ª classe.

2. La distribuzione dei biglietti ebbe principio col giorno 16 agosto p. p., e sarà continuata fino al 30 settembre.

3. I biglietti saranno valevoli per un mese dalla data della loro distribuzione, e permettono ai viaggiatori di fermarsi in tutte le Stazioni intermedie, tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Vaterland* annuncia che il *Graubach* presso Fiora, in seguito ad un improvviso e fortissimo temporale, è straripato lunedì scorso in parecchie località, e con tanto impeto, che tutti i ponticelli della ferrovia del Gottardo, nonchè un magazzino di cemento furono travolti nel lago. I danni si calcolano ad un centinaio di mille franchi

— Il *Nouvelliste Vandois* annunzia che trattasi di utilizzare le costruzioni idrauliche e le forze motrici di Goeschenen e di Airolo per installare nell'interno del gran tunnel dei fuochi di luce elettrica. Se gli studii che si fanno attualmente riesciranno, ciò che si ha motivo di sperare, avrebbesi in Europa lo spettacolo veramente unico di una galleria, lunga più di tre leghe, rischiarata a *giorno* con luce artificiale.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di luglio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 16,500 (nel mese corrispondente del 1879 16,452), introito fr 21,400 (fr. 22,046.25); merce trasportata tonn. 6645 (tonn. 3770), introito fr. 17,500 (fr. 14,851.74). Introito complessivo fr. 38,900 (fr. 36,898), ossia fr. 948.78 (fr. 899.95) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 16,200 (1879: 15,706), introito fr. 13,600 (fr. 13,027.75); merce trasportata tonn. 1545 (tonn. 1438), introito fr. 4100 (fr. 4031.75). Introito complessivo fr. 17,700 (fr. 17,059 50), ossia fr. 680.77 (fr. 656 13) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 32,700 (1879: 32,158), introito fr. 35,000 (fr. 35,074); merce trasportata tonn. 8190 (tonn. 5208), introito fr. 21,600 (fr. 18,883.50). Introito complessivo fr. 56,600 (fr. 53,957.50), ossia fr. 844.78 (fr. 805.34) in media per chilometro.

Dal 1° gennaio a tutto luglio poi furono trasportati complessivamente sui due tronchi ferroviarii: Passeggeri: 227,419 (182,585), introito fr. 236,513.10 (fr. 182,642.50); merce tonn. 46,576 (tonn. 25,695), introito fr. 155,155.05 fr. 96,665 99). Introito complessivo fr. 391.668.15 (franchi 282,308.49), ossia fr. 5845.79 (fr. 4213.57) in media per chilometro.

Ferrovie svizzere. — Si legge nel *Foglia d'Avvisi delle montagne*:

Il 12 agosto ebbe luogo al castello di Neuchâtel, sotto la presidenza del sig. colonnello Philippin, la conferenza internazionale per il raccordamento delle strade ferrate francesi e svizzere, al Col-des-Roches. Assistevano con voto consultivo anche i delegati delle Municipalità di Brenets e di Locle. Questa conferenza aveva per iscopo unico di fissare il punto tecnico d'allacciamento delle linee, lasciando così estranee e riservate tutte le quistioni che si annettono alla fusione dell'esercizio, ai rapporti della strada ferrata colla strada cantonale, all'ubicazione delle Stazioni ecc.

Il punto di congiunzione venne fissato, sotto riserva della ratifica dei Governi interessati; il raccordo della linea avrà luogo nel progettato tunnel.

Disastri in Francia. — Un accidente è accaduto, la notte del 17 corr. ad un'ora, alla Stazione di Oissel sulla linea da Parigi all'Havre. Il treno dei viaggiatori, che parte dall'Havre alle dieci pom. per giungere a Parigi alle tre ant., ha urtato con un treno di mercazie, che ad un crocicchio si scansava per lasciarlo passare. I due macchinisti sono stati feriti. Alcuni viaggiatori hanno riportato delle contusioni senza gravità. Un altro treno è stato formato a Rouen, ed ha condotto i viaggiatori a Parigi con un ritardo di due ore.

— Un telegramma da Vichy dà poi la notizia di un altro accidente ferroviario ad Anterone. Il treno *omnibus* partito da Parigi il 17 alle 4 pom., è stato urtato dal diretto partito da Parigi alle 8.20. Cinque carrozze sono state spez-

zate; ci sono nove feriti, sette uomini e due donne. Tre feriti sono stati trasportati su barelle, gli altri in carrozze, a Moulins. Le ferite non sono mortali.

Ferrovie tunisine. — La *République française*, del 19, ha pubblicato la seguente nota, evidentemente ufficiosa, sulla questione tunisina:

Il disaccordo che esisteva a Tunisi fra le due Società ferroviarie, una italiana e l'altra francese, sembra cessato con soddisfazione di tutte le parti, e specialmente di tutta la popolazione tunisina.

Si sa che si trattava della concessione della piccola linea di Rhadès, che va da Tunisi al mare, chiesta dalla Società francese Bona-Guelma, e considerata dalla Società italiana Rubattino come una linea concorrente a quella della Goletta. Se si esamina la carta di Tunisi e del lago che separa questa città dal mare, è evidente che la linea di Rhadès ad Hamman Leuf, dirigendosi verso l'Est, non poteva essere ritenuta come una linea rivale. Ma questa domanda di concessione sollevando certe suscettività, la Società Bona-Guelma la ritirò, in seguito all'offerta che le fu fatta da S. A. il Bey di Tunisi:

1° della concessione di un porto di commercio a Tunisi stessa, ch'era già da lungo tempo chiesto dai commercianti di Tunisi, e ch'era stato d'altronde formalmente promesso dal Governo tunisino, sino dal mese di febbraio scorso, alla Società francese di Batignolles;

2° la concessione d'una linea ferroviaria da Djdeïda a Biserta;

3° di un'altra linea da Tunisi a Susa, queste due compiendo nelle condizioni più soddisfacenti la rete tunisina, già in pieno esercizio, della Bona-Guelma.

Ci si telegrafa da Tunisi che questa soddisfacente soluzione ha incontrato l'approvazione generale, e che particolarmente tutti i commercianti di Tunisi, senza distinzione di nazionalità, hanno manifestato altamente la loro soddisfazione.

Ferrovie tedesche — Alcuni direttori di ferrovie e di grandi officine tedesche si riunirono, il 14 corrente a Berlino, allo scopo di discutere la questione della provvista di carbone, in rapporto alla concorrenza inglese. I Tedeschi vogliono fare un tentativo per respingere assolutamente dai mercati tedeschi il carbone inglese, e soprattutto nelle ferrovie e porti di mare settentrionali, come Amburgo, Lubecca, ecc., dove si fa uso del carbone inglese. L'adunanza però non adottò alcuna risoluzione definitiva.

Ferrovie del Portogallo. — Leggiamo nel *Diritto* del 23:

Con un poco di tempo, le ferrovie apriranno il campo ad una prosperità agricola, industriale e commerciale, di cui il Portogallo possiede già tutti gli elementi naturali. La costruzione delle due grandi linee, l'una che va da Porto a Lisbona, 332 chilometri, l'altra da Baiadoz a Lisbona, di 281 chilometri, hanno assai facilitato le comunicazioni di terra. Questa seconda via è al presente la sola diretta fra Madrid e la Capitale portoghese; ma il prolungamento della linea spagnuola del Tago da Malpartido insino a Monfortinho, che prosegue per la valle del Tago insino ad Abrantis, legherà maggiormente le due Capitali.

La linea da Lisbona a Porto, prolungata sino alla frontiera nord, si collega a Tuy alla rete nord-occidentale della Spagna, ed aprirà, quando sarà compiuta questa rete, delle comunicazioni verso la Francia per Orenso, Palencia e Burgos. Un'altra linea, che attualmente risale il corso del Douro, all'est di Porto, insino a Pezo de Regoa, sembra sia per essere prolungata fino a Barco d'Alba, l'ultima città portoghese alla frontiera spagnuola; dall'altro lato del fiume, ove è la città di Freneyeda, deve partire una via ferrata, che andrà a congiungersi fino a Santander con la rete nord. Infine, un terzo gruppo di ferrovie, di cui il punto principale è a Bareiro. conduce dall'altra rada di Lisbona verso Evora insino ad Extremos, e discende al sud-est verso Beja e Serpa. A Beja, una ramificazione si distacca sopra Casvel, ed è destinata a prolungarsi sino al littorale dell'Algarve ed al porto di Faro, e riunisce a Lisbona la parte meridionale del Regno.

Questa rete, occupa attualmente 1151 chilometri. Le Compagnie hanno organizzato un servizio di viaggi circolari, che permettono di visitare le principali località sulle linee di Porto, di Minho e di Douro.

Ferrovie d'America. — Il signor Poor (scrive il signor Simonin nella *France*) ha pubblicato a Nuova York il suo Manuale delle ferrovie (*Manual of Railroads*) pel 1880.

La lunghezza delle ferrovie agli Stati Uniti supera attualmente 86,000 miglia o 138,000 chilometri (il miglio americano è di 1,609 metri). Ciò vuol dire che la rete americana supera quella di tutta Europa presa insieme.

Nel 1879 si costruirono agli Stati-Uniti 4,720 miglia di nuove linee, o due volte più che nel 1878, e più che in tutti gli anni precedenti, eccezione fatta pel 1872, « l'anno della follìa delle ferrovie », in cui le linee costruite superarono 7000 miglia.

Le 86,000 miglia di ferrovie degli Stati Uniti rappresentano un capitale di circa 35 miliardi di franchi in Azioni ed Obbligazioni.

Le rendite lorde totali sono state nel 1879 di circa 10 per cento del capitale immobilizzato, e le rendite nette di circa 5 per cento; ma i dividendi distribuiti agli azionisti hanno appena superato nell'insieme 300 milioni di franchi e 2 1|2 per cento dell'ammontare delle Azioni.

Dal 1869 al 1879, la lunghezza totale delle ferrovie è quasi duplicata agli Stati Uniti, crescendo da 47,000 a 86,000 miglia.

Da 6 anni le tariffe sono state notevolmente scemate su tutte le ferrovie americane, sia pel trasporto delle merci, sia per quello dei viaggiatori: evoluzione questa che profittò al pubblico, ma danneggiò le Compagnie.

Così la linea di Pennsilvania, una delle più importanti degli Stati Uniti, trasportava nel 1873 nove milioni di tonnellate per 100 milioni di franchi; nel 1879, 13 milioni 700,000 tonnellate per 85 milioni di franchi.

Altrettanto avviene per le altre ferrovie; le spese di trasporto sono discese su tutte le reti americane in proporzioni incredibili; ma è, grazie a questo basso prezzo dei trasporti, che il *Far-west* si popola sempre più, che le terre vi sono dissodate per estensioni sempre più considerevoli, e che l'agricoltore americano può ormai lottare coll'europeo, per la produzione della carne e del grano.

Notizie Diverse

Acquedotto a Sassari. — Telegrafano da Sassari, 17, all'*Avvenire di Sardegna:*

Ieri alle 6 e 30 pom. ebbe luogo la solenne inaugurazione dell'acquedotto.

Le Autorità cittadine e gli invitati convennero sul palco elegantissimo, eretto in Piazza Castello, adorno di fiori, arazzi, festoni, bandiere svariate.

La piazza era assiepata dalla popolazione, dalle Società operaie tutte presenti colle rispettive bandiere.

Il Sindaco lesse un discorso applauditissimo.

Indi lo stesso Sindaco, cavalier Vitelli, novello Mosè, impugnata una verga magica, aprì il rubinetto, e l'acqua spicciò in artistici e fantastici zampilli, fra le meraviglie e nuovi e fragorosi applausi della popolazione.

L'illuminazione e la banda musicale intrattennero la popolazione festante fino ad ora tarda. Il concorso degli ospiti fu numeroso da varii punti dell'isola.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 25 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 16 corr.), la Società anonima sedente in Napoli col titolo di *Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche*, è autorizzata ad emettere 4000 Obbligazioni da L. 250 ciascuna, fruttanti l'interesse annuo del 6 0[0, ed ammortizzabili in anni 13, mediante sorteggio annuale a cominciare dal 23 giugno 1881.

— Con R. Decreto del 4 corr. (*Gazz.* del 20), la Società in accomandita per azioni al portatore, sedente in Genova colla ragione sociale di *R. Rubattino e C.*, col capitale nominale di lire 20,000,000, diviso in 40,000 azioni da lire 500 ciascuna, ed avente per iscopo la navigazione generale, ed in particolare l'esecuzione dei contratti stipulati col Governo pei servizii marittimi dell'Arcipelago toscano, della Sardegna, di Tunisi, dell'Egitto e delle Indie, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Ufficii telegrafici. — Il 15 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Pontebba (provincia di Udine), Valsavoia (provincia di Catania), e Villarosa (provincia di Caltanissetta).

Esperimenti telefonici. — Dice il *Journal des Débats* che nuovi esperimenti telefonici furono testè fatti sul cordone telegrafico della Compagnia francese Parigi-Nuova-York tra Brest e la punta sud-ovest dell'Inghilterra. Si esperimentarono prima i principali sistemi conosciuti: Bell, Pheps, Gower, Edison, ecc., senza ottenere risultati soddisfacenti. Si provò quindi un nuovo sistema inventato dal dott. Herz. La voce arrivò perfettamente all'altra riva della Manica; ad una distanza di circa 300 chilometri. L'importante problema della telefonia elettrica sottomarina sembra dunque risolto. Fu provato anche un altro apparecchio del medesimo inventore, destinato ad avere una gran parte nella telefonia delle città. Si tratta d'annullare le correnti d'induzione, così incomode per questo modo di corrispondenza. L'esperimento corrispose alle speranze dell'inventore.

Necrologia. — Il 20 sera si spegneva nella nostra città una virtuosa esistenza, un modello di operosità per la classe degli impiegati, Luigi Brivio di Milano, capo-sezione alle Ferrovie dell'Alta Italia.

Trascorse la sua giovinezza nelle principali officine di Milano e della Svizzera; poscia, portata l'opera sua nelle strade ferrate della Lombardia, pervenne al grado di capo-sezione del Materiale e Trazione delle Ferrovie suddette.

Durante la guerra del 1866, come in altre gravi circostanze, prestò importanti servigi; talchè il Re Vittorio Emanuele II agli encomi di egregi personaggi volle aggiungere personali ricordi.

Il Brivio ebbe più volte cospicue offerte di onorifici incarichi da altre Amministrazioni: offerte che, s'egli avesse accettate, indubbiamente avrebbero procacciato un guiderdone maggiore alle sue fatiche.

La malattia che lo trasse così immaturatamente a morte nell'età d'anni 54, fu causata dal suo grandissimo interesse pel servizio. A nulla valse la sua eccezionale robustezza, se non a prolungargli di qualche giorno la vita: dovette soggiacere ai perniciosi effetti delle condizioni atmosferiche del Fréjus.

Membro del Consorzio di mutuo soccorso delle Ferrovie, fu costante propugnatore delle riforme più utili pel benessere dei consoci.

Adorato dalla moglie e dai figli, amato dai congiunti, li lasciò tutti nel più grande cordoglio. Possa loro essere di conforto l'avere compagni nel dolore i superiori ed i dipendenti del caro defunto, i quali, avendo avuto largo campo di conoscere l'animo suo buono e retto, deplorano concordi la di lui perdita.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Pochissimi affari si sono fatti nella scorsa settimana pei valori ferroviarii. Essi si tennero all'incirca sui prezzi seguenti:

Azioni Meridionali salite da 459 a 463.50 prezzo di chiusura; Obbligazioni dette, ferme a 295.50; dette Pontebbane, ferme anch'esse fra 462 e 463.

A Parigi, le Azioni lombarde chiusero a 178; le Romane a 143; le Obbligazioni lombarde a 265, e le Romane a 332.

Avvisi d'Asta

Il 31 agosto corr., presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Manduria, per il presuntivo annuo canone di L. 13,500. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva L. 2000, in danaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Brindisi, per l'annuo presunto canone di L. 14,200. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Firenze, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino pel ricovero del materiale di 2ª linea del 7° reggimento di artiglieria, sull'importo di L. 71,344, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 4 settembre p. v., presso il Municipio di Osimo (prov. di Ancona), si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione ordinaria delle strade e piazze interne della città, per l'annuo canone di L. 5,745.60; nonchè dei lavori di sistemazione delle strade e piazze medesime, per il presunto importo di L. 27,544.76. Manutenzione dal 1° gennaio 1881. Deposito interinale L. 760; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in effettivo o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un magazzino per la custodia delle polveri nel R. Polverificio di Scafati, in diminuzione dell'importo di L. 45.417.60, così ridotto pel ribasso già offetto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un padiglione per Ufficii della Scuola di tiro, di alloggi, mensa ed altri servizii accessorii degli ufficiali nel Poligono di artiglieria in Persano, per il presunto importo di L. 92,000. Lavori da eseguire entro 550 giorni. Deposito cauzionale lire 9200 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione dei tre Commissariati militari marittimi di Spezia, Napoli e Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine (tipo *Roma*), composta di 6 caldaie a 5 forni ciascuna, e dei relativi accessorii, sulla complessiva somma di L. 395,250, già ribassata di L. 26.77 0/0 nei precedenti incanti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento del molo di tramontana, e di compimento dell'altro di mezzogiorno nel porto di Palermo, per il presunto importo di L. 2,396,897.59. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 118,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Lucca, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento dei due moli a destra ed a sinistra del porto-canale di Viareggio, per la presunta somma di L. 205,000. Lavori da eseguire entro 36 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Pegli (prov. di Genova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della Casa comunale e delle Scuole maschili e femminili, per la presunta somma di L. 120,000. Deposito interinale L. 6000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 12,000, idem o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **33,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,302,600** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **542,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro e latta inservibili; bronzo, rame e ottone da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **2 settembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 4 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 14 agosto 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata fondata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.61	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Lodra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	251.10	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.951	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo.

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Tormini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1251	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1221	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoio metallico pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di rotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 16 agosto 1880, N. 196.

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° settembre p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il* 27 *e l'ultimo giorno di ciascun mese,* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° gennaio 1876 al 1° luglio 1880 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° settembre prossimo delle così dette *Cartelline gialle,* imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione*, *verifica*, *ecc.*, relative al pagamento dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un delegato governativo, incominciando dal dì 26 del corrente mese a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle ore* 9 *e mezzo antimeridiane alle* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,7412 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia . . .	L. 0.87
— dell'1 0[00, più doppio decimo, per tassa di circolazione	» 0.13
In tutto	L. 1.00
e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse .	L. 5.30

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli Imprestiti 1° *marzo* 1856 e 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia,* i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s[M* e *Londra,* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze, un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia,* dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

2. I Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno esser presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero del Tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro dei detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il Ragioniere capo pel servizio dei titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

Firenze, 14 agosto 1880.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

LE
FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine **240**, al prezzo di L. 2.50.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

TRENO SPECIALE DI PIACERE
TORINO-LIONE-PARIGI-TORINO

CON SOLE VETTURE DI 2ª CLASSE
E BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO A PREZZI RIDOTTISSIMI

TORINO part. 12 7.bre ore 4.35 pom. — LIONE arr. 13 7.bre ore 5.47 ant.
LIONE » 14 » » 7.20 ant. — PARIGI » 14 » » 8.40 pom.
PARIGI » 23 » » 12.5 pom. — TORINO » 24 » » 2.10 »

Prezzi dei biglietti in valuta legale.

Asti L. 64 — Bra L. 63 — Casale L. 67 — Cuneo L. 66 — Mondovì L. 66 — Pinerolo L. 62 — Torino L. 60 — Vercelli L. 65 — Voghera L. 69.

Per maggiori informazioni dirigersi nelle Stazioni della rete dell'Alta Italia.

MARGHERITA

GIORNALE DI MODE E LETTERATURA, DI GRAN LUSSO Anno II, 1880. Esce a Milano ogni Domenica in 8 pag. in-4 grande, con *un'elegante copertina colorata*, su carta finissima, con splendide e numerose incisioni, con copia e varietà di annessi e ricchezza di figurini. Anche la parte letteraria è molto accurata. I racconti, ed i romanzi sono tutti originali e dovuti alla penna dei nostri migliori scrittori, come: *Barrili, Bersezio, Castelnuovo, Caccianiga, Cordelia, Matilde Serao*, ecc. Ogni quindici giorni Corriere di Roma di *Guido*. Corrieri letterarii, Regole di buona società, Economia domestica, ecc. Nessuna parte dell'abbigliamento femminile è trascurata. Anche i lavori femminili di ricamo, all'ago, all'uncinetto, nulla lasciano a desiderare. *Splendide oleografie, oggetti diadornamento, tavole colorate di lavori.*

Anno L. *24*, Semestre L. *13*, Trimestre L. *7*. — Per gli Stati Europei dell'Unione Postale, L. *32* (oro) l'anno.

PREMIO Chi manda L. *24.50* riceverà in dono: *Storia comparata degli Usi Natalizi*, di Angelo De Gubernatis, un bel volume in-16 (1 50 contesimi sono aggiunti per le spese d'affrancazione del premio. — Per l'Estero 1 fr.).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 1 Settembre 1880 N° 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIA TORINO-ORBASSANO-GIAVENO

È raro che la savíezza degli amministratori della cosa pubblica li faccia riescire immuni dalla taccia o di avere precipitato le loro deliberazioni, ovvero di averle ritardate soverchiamente: gli avveasarii sono sempre pronti coll'arco teso per accusarli o di imprevidenza o di timidità.

Così avviene che si rimproveri al Consiglio provinciale di Torino di non avere dato ascolto ad alcune voci *autorevoli*, che richiedevano si dovesse nella passata sessione deliberare, innanzi ogni altra cosa, intorno ad alcune concessioni di ferrovie o di tramvie.

Noi crediamo invece che il Consiglio abbia agito con savíezza, resistendo a quelle voci *autorevoli*, massime che non si trattava se non di una dilazione di pochi giorni per la nuova sessione, i quali potevano essere utilmente impiegati nella lettura e nello studio dell'importante relazione scritta sull'argomento dall'egregio Direttore dell'Ufficio tecnico provinciale.

È facile l'arrischiare sentenze in materia di ferrovie e di tramvie, ma non è di competenza di tutti il pronunciare giudizii maturi e fondati.

Le pubbliche Amministrazioni, che spendono per circondarsi di Ufficii tecnici competenti, agiscono assai scorrettamente quando, per secondare la foga di qualche oratore più o meno autorevole, si lasciano andare a deliberazioni estemporanee e precipitate.

Ed è forse una deliberazione di questo genere presa dal Consiglio municipale di Torino, che ha reso necessario al Consiglio provinciale di procedere a quegli studii, sia dal lato tecnico, sia dal lato amministrativo, di cui il primo aveva creduto di potere far senza.

Imperocchè non è altrimenti vero ciò che si afferma con tanta sicumera, che oramai le tramvie esercitate col mezzo delle locomotive sieno la migliore soluzione da adottarsi dovunque non si possa eseguire una ferrovia a scartamento ordinario.

Siffatta questione non può essere risolta in tesi generale, ma dev'essere esaminata e studiata per ciaschedun caso particolare, e per ciascheduna strada ordinaria sulla quale si voglia applicare una tramvia di simile natura.

La larghezza della strada, la qualità dei suoi manufatti, il suo andamento diretto o tortuoso, i raggi delle curve in cui si svolge, l'acclività delle sue rampe, la frequenza della sua circolazione, il costo della sua manutenzione, ed i materiali di cui si fa uso, sono argomenti che variano caso per caso, e che meritano studii speciali.

Poichè è evidente che altra cosa è lo applicare una tramvia sopra ampie strade piane e bene tracciate, come quelle dei dintorni di Milano, di Vercelli o di Alessandria; altro è il decretare tramvie dove non esistono strade atte a riceverle, come accadde appunto per la linea Torino-Orbassano-Giaveno, di cui si occupa la *Gazzetta Piemontese* nel suo numero 227 del 16 agosto p. p.

In questi ultimi casi, e quando per una gran parte si dovrebbe costruire a bella posta la strada ordinaria, che fosse atta a ricevere la tramvia, sembra assai ovvio e naturale che si debba studiare se una ferrovia a sede propria ed indipendente non meritasse per avventura la preferenza.

Al quale proposito, ci è sembrato che la *Gazzetta Piemontese* citasse assai male pel suo intento l'esempio della provincia di Brescia.

Questa, invero, ha proceduto con molto accorgimento, ed ha mostrato di apprezzare giustamente il problema delle tramvie, tanto sotto il punto di vista tecnico, che economico.

Essa, invece di promettere larghi concorsi ad ignoti speculatori, ha preso impegno di ridurre le sue strade, su cui intende applicare le tramvie, ad una larghezza costante di nove metri e ad una pendenza del 2 1|2 per cento; ed all'atto di concessione delle dette tramvie, ha richiesto dal concessionario l'importante deposito di lire 90,000.

La recente dichiarazione di decadenza dalla concessione, pronunciata dalla Deputazione provinciale di Brescia a carico del concessionario sig. ingegnere Corti per inadempimento de' suoi obblighi, ritarda bensì alla provincia di Brescia il beneficio che si attendeva dalle sue tramvie, ma nulla intanto viene pregiudicato: la provincia continua a migliorare la sua viabilità, ed ha una grossa garanzia per indennizzarsi dei danni che le procura il difetto del concessionario.

Noi non crediamo che la deliberazione del Municipio di Torino, a proposito della tramvia Torino-Giaveno, a favore dello stesso sig. ing. Corti, sia stata presa con altrettanta cautela; ma, ad ogni modo, ci sembra che valga bene la pena di aspettare un paio di settimane, anche lasciando decorrere gl' interessi sui meschinissimi depositi che furono fatti, acciocchè il Consiglio provinciale abbia campo di esaminare con seria maturità come sieno stati tutelati i diversi interessi della provincia di Torino, che si riferiscono alla detta concessione. X.

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 31 luglio 1880.

In relazione al nostro numero del 4 agosto p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile pubblicato dal Consiglio federale svizzero la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 luglio scorso:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di luglio
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione . . . . . m.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta . . . . . »	7,642.50	7,067.70	14,710.20
Cunetta dello strozzo »	5,901.50	5,725.40	11,626.90
Strozzo . . . . . »	5,398.00	5,268.10	10,666.10
Escavazione completa e continua . . . . . »	4,704.00	4,712.00	9,416.00
Muratura della vôlta »	6,309.00	5,917.50	12,226.50
Id. del piedritto Est »	4,709.00	5,182.20	9,891.20
Id. del piedritto Ov. »	4,880.00	4,806.80	9,686.80
Acquedotto ultimato »	4,600.00	4,684.00	9,284.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie	4,600.00	4,684.00	9,284.00
Galleria restante pel momento senza rivestimento . . . . . »	484.00	»	484.00
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno . . . . . N.	1,624	1,706	3,330
Id. massimo id. »	1,814	1,873	3,687
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio. (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	25,086,235	23,684,175	48,770,410

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata è provvisoriamente di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

Compimento della Galleria. — Secondo il programma annesso al contratto dell'Impresa Favre e C., la cunetta dello strozzo avrebbe dovuto esser compiuta al 1° giugno 1880, mentre invece al 1° agosto ne rimangono ancora da escavare 3290 metri, in cifra rotonda.

Secondo il detto programma, la muratura della vôlta avrebbe dovuto compiersi pel 1° agosto 1880. Ma, a questa data, restavano ancora da vôltare 2690 m. di galleria in totale, od eventualmente m. 2210 al minimo, dedotti 480 metri, che pel momento si suppone poter rimanere senza rivestimento.

Lo sgombro dello strozzo doveva compiersi al 1° settembre 1880; ma ciò non avrà certamente luogo, dacchè al 31 luglio ne restavano ancora da sgombrare 4250 metri.

La muratura dei piedritti, infine, dovrebbe, secondo il detto programma, compiersi pel 1° ottobre 1880; ma ciò non avrà luogo egualmente, il progresso dei piedritti essendo subordinato a quello dello strozzo.

La Direzione della Ferrovia del Gottardo è stata invitata a prendere le misure necessarie per far proseguire dall'Impresa i lavori per il prossimo compimento della galleria.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Le cifre seguenti dimostrano il progresso che hanno seguito, durante i tre ultimi mesi del 1880, i principali lavori di costruzione:

	Maggio	Giugno	Luglio
Movimenti di terra (non compresi gli scavi per ponti, gallerie ecc.) . . . . . M.	311,700	310,800	291,080
Muratura (muri, ponti ed acquedotti) . . . . . »	21,540	23,000	25,120
Piccola sezione delle gallerie m.	1,008	924	891

La situazione alla fine di luglio dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati nel 1880	Lavori eseguiti a tutto luglio	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	863.352	441.020	51
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.289.403	843.880	65
Airolo-Biasca	45.838	1.673.879	1,123.950	67
Cadenazzo-Pino	16.200	299.432	170.420	57
Giubiasco-Lugano	25.952	518.100	219.680	42
Totale	158.712	4.644.166	2,798.950	60
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	49.799	22.720	46
Fluelen-Goeschenen	38.742	93.275	52.870	57
Airolo-Biasca	45.833	78 651	55.960	71
Cadenazzo-Pino	16.200	30.072	14.750	49
Giubiasco-Lugano	25.952	32.680	5.300	16
Totale	158.712	284.477	151.600	53

LINEE	Lunghezza comprese le teste (*)	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di luglio	p. 0/0	Situazione alla fine di luglio	p. 0/0	Situazione alla fine di luglio	Situazione alla fine di luglio
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	metri
Immensee-Fluelen	5,473.60	5,401 (**)	99	2,061 (**)	38	1,023	1,020
Fluelen-Göschenen	7,236.10	5,928 (**)	82	4,245.—	59	1,034	1,739
Airolo-Biasca	8,056.70	5,172 (**)	64	3,583 (**)	44	577	650
Giubiasco-Lugano	3,219.00	1,367.—	42	181.—	6	41	296
Totale	23,985.40	17,868.—	75	10,070.—	42	2,675	3,705

(*) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(**) Comprese le parti a cielo scoperto.

Il numero totale delle gallerie, che si riscontrano lungo le suddette sezioni, è di 49, delle quali: 10 sulla prima, 20 sulla seconda, 13 sulla terza, e 6 sulla quarta. — La più lunga di tutte le gallerie è quella di Oelberg (linea Immensee-Fluelen), la quale misura metri 1933.35; segue subito dopo quella del Montecenere (linea Giubiasco-Lugano), lunga metri 1675. Altre 5 gallerie superano di poco i m. 1500, e le ultime 4 hanno una lunghezza varia fra i 1000 e 1500 metri.

Sulla linea *Immensee-Fluelen*, le gallerie di Gütsch, d'Oelberg e di Hohfluh furono interamemte perforate; non rimane dunque da terminare che quella di Rindelfluh.

Sulla linea *Fluelen-Göschenen*, si è cominciata la galleria di Mühle, il solo sotterraneo non ancora attaccato su questa sezione.

Nella galleria di Pfaffensprung, la perforazione meccanica non diede che un avanzamento di 44 m. Questo piccolo risultato è in parte dovuto alla durezza della roccia, in parte alla mancanza di foreste ed alle riparazioni necessarie alle installazioni. Dal lato nord della galleria, le filtrazioni aumentarono sino a fornire un getto di 2 litri al secondo.

La galleria di Naxberg è stata prolungata di 6 m. all'imbocco inferiore, e si costruisce in sotterraneo la progettata galleria di Naxthal (m. 12).

Sulla linea *Airolo-Biasca*, all'imbocco superiore della galleria di Freggio, l'affluenza delle acque ed il funzionamento difettoso delle pompe e dei sifoni hanno di nuovo sospeso più volte i lavori della galleria.

Due nuovi cantieri di perforazione meccanica furono installati all'imbocco superiore delle gallerie di Piano-Tondo (12 luglio) e di Travi (20 luglio). Nella prima di queste gallerie, l'avanzamento ha sofferto per l'abbondanza delle acque; nella seconda, la roccia era durissima e difficile a perforarsi.

All'imbocco inferiore della galleria di Piano-Tondo, l'organizzazione dei lavori di sgombero lascia sempre molto a desiderare. L'avanzamento di 66 m. ottenuto all'imbocco inferiore della galleria di Travi è dovuto ad una roccia fessurata, contenente molta argilla, che rende necessaria l'armatura della galleria.

Sulla linea *Giubiasco-Lugano*, alla testata nord della galleria del Cenere. la perforazione meccanica diede un progresso di 110 m. Il getto d'acqua della galleria variava da 14 a 16 litri al secondo. Dal 24 di luglio, l'insufficienza delle acque del Trodo non permise più di lavorare che con un solo compressore. Verranno installate due locomotive ausiliarie.

I lavori dello strozzo e della muratura della galleria sono tuttora in ritardo.

Nella galleria di Massagno, la perforazione lasciò la dolomite per penetrare negli schisti micacei, pei quali non è più necessaria l'armatura. —

In quanto ai *Fabbricati*, i lavori sono cominciati per la maggior parte delle Stazioni del versante Nord, e per alcune del versante Sud. Gli escavi per un certo numero di fabbricati per viaggiatori (Immensee, Altorf, Ambri), e le fondazioni di alcuni altri (Steinen, Sisikon) sono terminati. Si alzò l'armatura pei magazzini da merci a Brunnen e Fluelen. Si è pure posto mano ad alcune casette da guardiani. —

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di luglio, risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen........ N.	675	1,544	2,219
Fluelen-Goeschenen........ »	2,122	2,441	4,563
Airolo-Biasca................ »	2,244	2,251	4,495
Cadenazzo-Pino.............. »	»	906	906
Giubiasco-Lugano.......... »	709	1,017	1,726
Totale N.	5,750	8,159	13,909

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di luglio su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE	Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen....... Fr.	10,713,300	4,481,600	42
Fluelen-Goeschenen..... »	22,325,900	10,525,900	47
Airolo-Biasca............ »	23,886,700	10,162,300	43
Cadenazzo-Pino.......... »	2,338,900	721,100	31
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	1,370,900	18
Totale Fr.	67,063,600	27,261,800	41

SUI MEZZI DI PREVENIRE GLI ACCIDENTI FERROVIARII

(Continuazione — V. N. 34).

Il Presidente-relatore della Commissione d'inchiesta sugli accidenti ferroviarii, sig. Guillebot de Nerville, passa così a trattare dei varii argomenti studiati dalla Commissione medesima:

Binario. — Tutte le nostre Compagnie rivolgono le loro cure più costanti al miglioramento ed alla buona manutenzione del binario. Dappertutto si sostituiscono le guide di acciaio alle antiche guide di ferro. Si aumenta, in generale, il numero delle traversine per darvi maggior solidità, specialmente sulle linee percorse da treni celeri; e nello stesso tempo si rivolgono cure speciali al miglioramento dell'inghiaiata.

Dal punto di vista del tracciato, le Compagnie modificano le velocità ed i carichi dei treni secondo le condizioni di pendenze e di raggi di curve nelle varie sezioni di ciascuna linea; e noi non trovammo nei loro regolamenti, sopra questo punto, nulla che non fosse compatibile colle esigenze della sicurezza. Pei nuovi tracciati da stabilire, si può però chiedere di usare, pel passaggio delle curve agli allineamenti diritti, il raccordamento parabolico di 3° grado (perfezionato dalla Compagnia dell'Est), il quale mette costantemente il rialzo della guida esteriore in relazione col raggio della curvatura.

La Compagnia d'Orléans conserva invariabilmente la guida a doppio fungo, che le pare rendere più stabile il binario. Essa intraprese la sostituzione graduale delle sue guide in ferro con una guida di acciaio esattamente dello stesso modello. Il peso della sua guida è di chil. 37 1/2. Essa impiega, in generale, 8 traversine per la lunghezza di una guida di m. 5.50, e 7 traversine sulla linea da Parigi a Bordeaux, percorsa dal treno più celere. La proporzione delle sue guide d'acciaio raggiunge, in questo momento, 1/5 della totalità dei binarii.

La Compagnia del Mezzodì conserva pure la sua antica guida a doppio fungo. La guida di ferro pesa 37 chilog.; si è cominciata la sostituzione progressiva con guide d'acciaio, di cui non si hanno ancora che 120 chil. La nuova guida conserva pressochè lo stesso profilo dell'antica: essa pesa chilog. 37.6. La lunghezza della barra è di m. 5 50, con sei traverse, e per eccezione sette sulle pendenze di 20 millimetri o nelle curve di 400 m. La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo adottò il tipo Vignole, che ha il vantaggio d'esser più dolce, di escludere l'uso del cuscinetto e del cuneo, e ch'essa considera, per conseguenza, come più solido e più sicuro. Non le restano che 1,500 chil. di guide di ferro: tutto il resto è in acciaio. -- Sulla linea principale da Parigi a Marsiglia, essa impiega una guida d'acciaio di 38 chilog., la cui suola ha m. 0.13 di larghezza (il che dispensa dalle selle metalliche), con 8 traversine per guide di 6 m., e 9 per alcune rampe. Sulle altre linee, la guida non è che di 33 chilog, con 9 traversine per barra di 8 m., e con selle d'acciaio, in ragione di quanto la suola è più stretta.

La Compagnia del Nord ha pure esclusivamente adottato il binario Vignole. La sua guida d'acciaio non è che di 30 chilog., ma essa mette uniformemente 10 traverse per una guida di 8 m. Essa ha persino provato, in alcuni punti, l'aggiunta d'una o due traversine suppletorie, ma senza riscontrarne notevole vantaggio.

La Compagnia dell'Est non ha più che qualche centinaio di chil. di guide a doppio fungo. Essa adottò da lungo tempo il binario Vignole, ed un terzo circa della sua rete è oggidì con guide d'acciaio, dello stesso peso e collo stesso numero di traversine che sulla rete del Nord. Sulle linee a piccoli raggi di 300 m., quando la circolazione è attiva, il binario avrebbe una tendenza ad aprirsi; ma vi si ripara aggiungendovi una o due traverse per barra, e raddoppiando i tiranti.

La Compagnia dell'Ovest rinnova i suoi binarii più carichi di traffico con guide d'acciaio a doppio fungo, di chilog. 38.750, di m. 8 di lunghezza, con 10 traversine. Essa ottiene così un binario oltremodo stabile. Sulle linee di minore importanza recentemente costruite, essa adottò il tipo Vignole in acciaio, di 30 chilog. per metro corrente, di m. 8 di lunghezza, con 9 traversine, con selle d'acciaio, ed altresì con un certo numero di cuscinetti speciali per guida. Anche in tali condizioni si ottiene un binario eccellente e sicurissimo.

Infine, sulla rete dello Stato, si fa uso della guida d'acciaio a doppio fungo; e la si sostituisce progressivamente al binario Vignole, fuorchè sulla linea da Orléans a Châlons, ove il secondo binario attualmente in costruzione sarà con guide Vignole d'acciaio, di chil. 36.500.

Sul complesso delle reti, non si è notato nello scorso inverno, nel momento in cui i grandi freddi facevano perdere al binario tutta la sua elasticità per l'indurimento della ghiaia, che le rotture delle guide d'acciaio fossero sensibilmente più numerose di quelle delle guide di ferro. Le rotture delle guide d'acciaio sono, del resto, in generale, assolutamente perpendicolari all'asse, e non producono che assai di raro degli accidenti.

La sostituzione degl'incrociamenti sotto le guide agl'incrociamenti a livello delle principali biforcazioni è da raccomandarsi, allorchè una delle linee è carica di un traffico eccezionale. Questa disposizione è già adottata su quattro biforcazioni della linea del Nord, specialmente sui binarii all'uscita di Parigi, al 3°. chilometro.

Scambi — Gli scambi presi in punta ed i passaggi a livello frequentati, sono i punti del binario che richiedono le maggiori precauzioni contro gli accidenti, e che dovevano quindi richiamare specialmente la nostra attenzione.

Gli scambi che, per la loro posizione, possono essere presi *in punta* dai treni a grande velocità, devono esser mantenuti chiusi con molta esattezza, qualunque sia il sistema che assicuri tale risultato.

Quando gli scambi sono collegati coi segnali che li proteggono, sia mediante l'apparato Vignier, sia col sistema Saxby, di cui parleremo in appresso, essi sono incatenacciati in una posizione fissa. Nel sistema Saxby, essi sono inoltre muniti d'un pedale di abbassamento, che impedisce loro di essere manovrati durante il passaggio di un treno. Essi presentano allora le migliori condizioni di sicurezza.

Per gli scambii non incatenacciati, lontani dall'agente incaricato di manovrarli, può esser utile di avere un mezzo per assicurarsi a distanza ch'essi abbiano obbedito all'azione della leva, senza lasciare tra essi e la contro-guida, sulla quale devono applicarsi, uno scartamento che potrebbe produrrre un disguido.

La Compagnia del Nord adopera a tale scopo i controllori elettrici del sig. Lartigue, i quali sono disposti in modo che una soneria tremolante risuona presso lo scambiatore allorchè il distacco dello scambio e della guida raggiunge 3 a 4 millimetri. Questo apparato si fonda sull'impiego d'un bilanciere a mercurio facente l'ufficio di commutatore, disposto ai lati esteriori delle contro-guide, dirimpetto all'estremità di ciascuna delle lame mobili dello scambio, e ricevente da una verga di ferro, adattata perpendicolarmente alla lama dello scambio, una spinta orizzontale, che interrompe il circuito elettrico, se lo scambio è al fondo di corsa; o che lascia agire la corrente, e per conseguenza funzionare la soneria, se lo scambio è distaccato dalla rotaia.

Gli scambi d'uno stesso gruppo non dovendo, in generale, essere manovrati che alternativamente, una sola pila ed una sola soneria bastano per ciascun gruppo di scambi posto sotto la mano di uno stesso scambiatore. Allorchè la soneria annuncia il distacco, lo scambiatore vi rimedia.

La Compagnia del Nord ha installato circa 200 di questi controllori di scambi sulla sua rete, ed essi danno buoni risultati, a condizione di essere mantenuti con cure continue.

Su tutte le altre reti, gli scambi in punta, quelli almeno delle biforcazioni, sono muniti di segnali speciali (indicatori di direzione), congiunti con essi e destinati ad indicare ai macchinisti che si presentano la direzione per la quale è fatto lo scambio.

Alcune Compagnie, specialmente quelle dell'Est, applicano inoltre, come aggiunta di sicurezza, questi stessi indicatori agli scambi di entrata e di uscita dei binarii d'incrociamento sulle sezioni a binario semplice, agli scambi dei depositi di ghiaia sulle stesse sezioni; e finalmente a certi scambi di binarii di rifugio in una situazione eccezionale.

Tra i sistemi di chiusura degli scambi isolati, destinati a conservare una posizione fissa all'infuori di qualche manovra, l'incatenacciamento mediante catene applicate alle leve, quantunque praticato assai sovente, non offre tante garanzie di sicurezza, come quella che si ottiene per mezzo di chiavette. Esso può nondimeno bastare, a condizione che i macchinisti rallentino al passaggio di questi scambi. Le chiavette che si applicano, sia alle lame degli scambi, sia alle verghe di trasmissione, offrono più sicure garanzie di quelle che sono adattate alle leve di manovra; ma queste hanno il vantaggio di prestarsi ad una maggiore rapidità di servizio.

L'incatenacciamento delle caviglie dei contrappesi può servire per gli scambi di entrata e di uscita delle Stazioni sulle linee a binario semplice. Tutti i treni essendo obbligati, gli uni a fermarsi a questi scambi, gli altri a rallentare almeno di 20 chil., tale disposizione ha il vantaggio di non impedire il movimento degli scambi (presi al tallone).

Avremo, del resto, occasione di completare ciò che riguarda gli scambi, parlando delle biforcazioni.

Passaggi a livello. — I passaggi a livello sono soggetti ad una regolamentazione, ch'è press'a poco la stessa su tutte le reti; ma quelli che sono più frequentati richiederebbero spesso delle misure speciali di sicurezza.

Su alcune reti, specialmente sull'Est, quelli tra i passaggi che si trovano in condizioni tali, che le macchine o treni non attesi possono giungervi senza essere scôrti od uditi a conveniente distanza, sono protetti mediante dischi avanzati, manovrati dalle guardie-barriera, e situati ad 800 m. circa, nella direzione in cui il passaggio è mascherato.

Altre volte, in certe condizioni di vicinanza ad una Sta-

zione, è il disco-segnale ch'è posto al passaggio a livello, ed è lo scambiatore della Stazione che lo manovra per avvertire la guardia-barriera del prossimo arrivo d'un treno.

Molti inventori hanno proposto l'uso di apparati avvisatori automatici, posti in movimento al passaggio dei treni da pedali situati a 1,200 o 1,500 m. prima del passaggio a livello; ma nessuno ci parve meritevole d'essere raccomandato.

Il meno imperfetto era il pedale d'avviso del sig. Lartigue, il quale fu esperimentato per tre anni, prima di 15 passaggi a livello della ferrovia del Nord. L'apparato, basato sullo stesso principio del controllore degli scambi, consiste in un pedale leggerissimo, attaccato ad un pesatore a mercurio, in modo da comunicargli, al passaggio delle ruote d'un treno, il movimento a bilico richiesto per produrre l'interruzione della corrente elettrica necessaria al disvincalamento di una soneria tremolante posta al passaggio a livello.

Malgrado le cure poste dal sig. Lartigue alla costruzione del suo pedale, il funzionamento dell'apparato era incerto.

Si soppressero successivamente tutti gli apparati messi alla prova, ad eccezione di due, che restano tuttora in esperimento. Vi sarebbe, d'altra parte, qualche pericolo, in caso di non funzionamento, nell'adoperare degli apparati automatici per questo genere di avvisi. È preferibile il fare direttamente, da una Stazione o da un vicino passaggio a livello, il segnale dell'arrivo del treno. A tale scopo, si è con successo adoperato sulla rete dell'Ovest l'apparato Regnault.

Sulla rete Parigi-Lione-Mediterraneo, si è adottato un piccolo apparato telegrafico, semplicissimo e da raccomandarsi, ideato dal sig. Jousselin. Colla inclinazione di uno scambio a destra o a sinistra, esso permette lo scambio tra l'avvisatore e la guardia-barriera, ed il rovesciamento, de' suoi quattro laconici dispacci, che bastano a dare sicurezza ed a mostrare che il segnale è stato inteso: « Aprite — Chiudete — Io apro — Io chiudo ».

Come apparato avvisatore di grande sicurezza, si hanno le sonerie tedesche, sistema parlante del binario semplice. Una di queste sonerie è installata a Landy, all'uscita dalla Stazione di La Chapelle, sulla linea del Nord, per avvertire la Stazione di Saint-Denis dell'arrivo di tutti i treni.

Laonde gli apparati che possono accrescere la sicurezza ai passaggi a livello, avvertendo dell'arrivo dei treni, non mancano; e la Commissione si fa un dovere di proporre al Ministro di raccomandarne l'uso su tutti i punti in cui la frequentazione eccezionale del passaggio o la sua situazione particolare possono essere cagione di pericolo.

(Continua).

Nostre Corrispondenze

Roma, 31 agosto.

Secondo me, quel certo problema dell'esercizio ferroviario, il quale dovrebbe essere risolto nel 1881, non potrà essere seriamente studiato, se non si fissi prima una teoria completa sulle tariffe dei trasporti.

Le tariffe ferroviarie non possono essere intese che sotto uno di questi due distinti punti di vista: quello della rimunerazione *completa* dell'interesse del capitale d'impianto e delle spese di esercizio, e quello di una transazione con perdita più o meno grande.

La rimunerazione completa, come l'ho sopra definita, è per le linee italiane un mito, che non si raggiungerebbe nemmeno oggi sulle linee dell'Alta Italia, le quali pur sono da tanti anni in esercizio, e giunsero ad un forte svolgimento di traffico. Resta adunque la *transazione*, circa i *limiti* della quale sarebbe necessario di fissare qualche savio criterio, per non andare oscillando senza norma, nè misura, fra estremi esagerati e pericolosi. Posto che, in sostanza, a fare ferrovie e ad esercitarle ci si perde, cioè ci perde lo Stato, poichè nessuna Società vi si adatterebbe; posto che lo Stato rappresenta la somma di tutti gl'interessi particolari dei cittadini, ed anche ciascuno di tali interessi in un ordine di influenza relativa, che si deve supporre fondato sulla equità; fino a qual punto converrà ch'esso accresca il suo sacrificio nell'industria ferroviaria per giovare, od anche solo assicurare l'esistenza ad altri elementi della vita di produzione e di relazione? Io riassumo in quattro parole una ricerca estesissima e di alta difficoltà, che è forse possibile soltanto per grandi gruppi. e mi sto contento ad accennarla affinchè se ne occupi chi abbia tempo e cognizioni quali e quante occorrono per tentarla. A ciò fui tratto da una recente istanza della Camera di commercio ed arti di Milano, con la quale si fanno osservazioni al Governo sulla relativa elevatezza della tariffa pel trasporto del carbon fossile sulle linee dell'Alta Italia.

Il carbone costa da noi il quadruplo di quanto costa alle industrie inglesi ed il doppio di quello che costa alle industrie francesi. Con ciò le nostre condizioni, rispetto alle industrie che esigono l'impiego del carbone, sono rese sempre più ardue di fronte alla concorrenza estera, la quale ci opprime anche per altre cagioni.

Ed ecco sorgere il problema delle tariffe, in un modo speciale, che mi pare meno corretto per ciò appunto che riguarda il solo caso in questione.

La Camera di Milano invoca una riduzione nelle tariffe dei trasporti di quel mezzo indispensabile di lavoro, che sarà pur sempre di un costo relativamente elevato fra noi, perchè importato dall'estero; ed afferma essere equità l'equiparare le condizioni delle fabbriche poste nell'interno con quelle delle piazze marittime, le quali non sono gravate di altre spese pel carbone, all'infuori di quelle di navigazione, di scarico e magazzinaggio.

Accenna, a tale riguardo, quella Camera di commercio l'esempio della Lombardia, dove il carbone pagasi un terzo più che nelle officine della riviera ligure.

Essa osserva che la vigente tariffa tratta peggio il carbon fossile che la legna da ardere, quantunque, a peso uguale, il carbone occupi meno spazio. Dice anche del fatto, che sulle ferrovie estere il prezzo del trasporto dei carboni è notevolmente minore che da noi.

La Camera di Milano termina esprimendo la fiducia che il Ministero adotterà provvedimenti per favorire l'incremento industriale del paese, conciliando l'interesse delle nostre industrie con le esigenze finanziarie dell'Amministrazione dello Stato, a vantaggio del quale ridondano le disposizioni intese ad accrescere la prosperità del commercio e delle industrie.

Io non ho voglia di discutere molto sul merito; ma non posso dispensarmi dal domandare: Milano, che ha pianure ed acque d'irrigazione, sarebbe disposta a cederle ai Genovesi, in parte eguali, con che i Milanesi, per mezzo delle tariffe, fossero posti quasi così vicini al mare come i Genovesi? È questione di limiti.

Mentre mi pare vi sia veramente da far qualche

cosa perchè i carboni costino il meno che si può, in generale, mi pare anche posto per lo meno in modo curioso il principio, che si debba far sì che le città ell'interno possano far concorrenza alle città marittime. È una teoria socialistica quella del ragguaglio, a cura e spese dello Stato, di tutto e di tutti; e Milano sarebbe la prima a ribellarsi, se si volesse applicarla a suo danno con vantaggio di altri.

Sono curioso di vedere come ne escirà il Ministero di agricoltura, industria e commercio, a cui spetta di promovere e concordare una risposta con quello dei lavori pubblici. —

Il 28 corrente, nella sede della Banca generale di Roma, ebbe luogo la prima assemblea generale della Società delle Ferriere italiane, la quale ha per iscopo, come dice la relazione letta dal comm. Allievi agli azionisti, di acquistare ed esercitare miniere di ferro e di combustibili, forni ed opifizii, e fare in genere tutte le operazioni relative all'industria ed al commercio dei ferri.

Non vi riassumo nè le deliberazioni dell'assemblea, nè la relazione del comm. Allievi, trattandosi di cosa non breve, e persuaso come sono che certamente il *Monitore* pubblicherà *in extenso* gli atti predetti (*). Mi limito quindi a dirvi che venne completamente approvato quanto si fece dalla Banca generale di Roma, quale promotrice della Società; e che il Consiglio di amministrazione venne riconfermato nelle persone dei signori: Conte Antonio Cerasi e cav. Alessandro Spada, banchieri; cav. G. B. Favero, professore alla Scuola d'applicazione di Roma; comm. Antonio Allievi, direttore della Banca generale; comm. Ubaldino Peruzzi, deputato al Parlamento; cavv. avv. Oreste Ciampi; e comm. Francesco Brioschi, senatore del Regno. — Furono poi nominati sindaci per la revisione del primo bilancio i signori: Leopoldo Bini e cav. Jacopo De Benedetti. —

Vi trasmetto il solito sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 23 al 28 agosto corrente.

Esso ha approvato i seguenti progetti:

1. Per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco di ferrovia Mortara-Bobbio, nella linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni;

2. Pel prolungamento di binarii alle Stazioni di Bonassola e di Corniglia, nella ferrovia Genova-Pisa;

3. Per opere di difesa contro il torrente Valanidi 2°, lungo la ferrovia Taranto-Reggio;

4. Per la sistemazione di un tratto della strada nazionale dal Modenese al Fiorentino, compreso tra il ponte Picchiasassi e la casa della Stella in provincia di Modena;

5. Per la sistemazione della Coronella di Palantone e del successivo froldo Caselle nell'arginatura destra di Po, in territorio di Ferrara;

6. Per l'apertura di un canale attraverso le nuove lave dell'Etna per immettervi le acque degli influenti del torrente Pisciaro, superiormente al torrente Santo Spirito, in provincia di Catania, circondario di Acireale;

7. E per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Cagliari.

DELTA.

(*) Lo faremo nel prossimo numero. (LA RED.)

Informazioni Particolari

DEL MONITORE

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, avendo ultimato la relazione preliminare, si radunerà il 13 corr. in Firenze (palazzo Riccardi), per tenere una serie di sedute, nelle quali si procederà alla deliberazione sul sistema d'esercizio da suggerirsi come preferibile per le ferrovie italiane, ed alla nomina del relatore.

A tal fine, l'Ufficio di presidenza si riunirà verso l'8 corr. nello stesso locale per preparare i quesiti da sottoporre all'esame ed alla votazione della Commissione suddetta.

Colla stampa poi, effettuata in questi giorni, dei due fascicoli: *Questioni generali* e *Servizio economico*, resta ultimato il lavoro riassuntivo, di cui abbiamo già tenuto parola con opportune indicazioni e ben meritato elogio.

Dal 23 al 29 corr. si riunirà pure in Firenze il Congresso internazionale di salvataggio, al quale sono invitati ad assistere anche i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie italiane per quanto riguarda i disastri sulle strade ferrate.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia è indetta una gara per 24,000 tonnellate di carbone grosso austriaco in due lotti, di 12,000 tonnellate per ciascuno.

L'ultimo termine per le offerte è fissato al 13 corr., ed il disuggellamento delle schede avrà luogo il 15.

Sono stati presentati al Ministero dei lavori pubblici per la sua approvazione i seguenti progetti di nuovi tronchi di ferrovie:

1° Da Candela a Ponte Santa Venere (*linea* Candela-Fiumara d'Atella) — lunghezza *metri* 12,600 — importo preventivato dei lavori da appaltarsi L. 1,004,850 — importo complessivo del tronco L. 1,260,850;

2° Da Colico a Morbegno (linea Colico-Sondrio) — lunghezza metri 17,000 — importo dei lavori a base d'asta L. 670,000 — ammontare complessivo del tronco L. 1,300,000. — L'appalto riflette la costruzione del corpo stradale e relative dipendenze.

Reduce dal suo viaggio fatto a Potenza per assistere all'inaugurazione del tronco di ferrovia da Picerno a quel capo-luogo di provincia (che ebbe luogo solennemente domenica scorsa), è giunto ieri a Roma l'onor. Ministro dei lavori pubblici.

L'apertura al pubblico servizio di quel tronco

di ferrovia ha luogo quest'oggi (1°). Per tale circostanza non furono fatte modificazioni sostanziali all'orario dei convogli. Però da oggi, la corsa N. 79 (in partenza da Napoli), che giungeva sino a Romagnano, resta limitata ad Eboli; e le corse dei treni 73, 77, 80 e 84, sulla linea Napoli-Eboli-Picerno, conservando l'orario in vigore, sono prolungate fino a Potenza.

Coll'orario così modificato, le corrispondenze di Potenza con Napoli sono limitate a due treni di andata e ad uno di ritorno.

Questi treni sono regolati dal seguente orario:
Potenza — part. 4.40 ant. — 12.25 pom.
Napoli — arr. 10.45 ant. — 8.50 pom.
Napoli — part. 7.40 ant. —
Potenza — arr. 3.50 pom. —

Siccome la distanza fra Napoli e Potenza è di chilometri 164, così si viaggia con una velocità media di 20 chilometri all'ora.

È un po' poco ; ma è pur d'uopo riconoscere che non si sarebbe potuto fare di più, trattandosi di percorerre una linea per metà (da Eboli a Potenza) di nuova costruzione, con pendenze eccezionali, con curve di raggio ristretto, e sulla quale sono tuttora in corso numerose opere di completamento.

Il servizio sul tronco Baragiano-Potenza resta provvisoriamente limitato pei viaggiatori, bagagli, numerario e merci a grande velocità.

L'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, d'accordo con quelle delle Romane e delle Meridionali, ha fatto la proposta al Ministero dei lavori pubblici di ridurre il prezzo dei trasporti in ferrovia delle figure e degli ornati in terra cotta, in cemento ed in gesso, i quali presentemente sono tassati sulla base della tariffa stabilita per gli oggetti d'arte. — È questo un provvedimento al quale il predetto Ministero non mancherà certo di dare la sua approvazione, trattandosi di favorire una industria che fiorisce sempre più in Italia, e che promette di assumere uno sviluppo sempre maggiore.

Le Società di navigazione R. Rubattino ed I. e V. Florio hanno disposto di accordare le consuete riduzioni di prezzo pel viaggio di mare sui loro piroscafi, agli invitati ed ai membri dei seguenti Congressi che avranno luogo nel corrente settembre:

Congresso internazionale di salvataggio, da tenersi in Firenze *(V. sopra)*;

Congresso alpinista, da riunirsi a Catania.

Il giorno 15 del corrente mese inizierà le sue sedute a Lucerna la Commissione nominata dal Consiglio di amministrazione della Società del Gottardo, allo scopo di prendere in esame la domanda dei Cantoni di Berna e di Lucerna per la costruzione immediata della linea Lucerna-Immensee.

Nell'adunanza del 26 agosto p. p., il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'ordine interno, deliberava di approvare:

1. alcuni lavori di secondaria importanza imputabili al conto *Costruzioni*, per una somma di L. 10,238.37;
2. la costruzione delle latrine ed alcuni lavori di restauro nel fabbricato della Stazione di Campiglia;
3. alcuni lavori per sistemare le cave di prestito tra i fiumi Elsa ed Evolo sulla linea Livornese;
4. la costruzione di due capannoni ed Ufficii per le merci nella Stazione di Roma;
5. il riordinamento della Stazione di Ponte S. Giovanni;
6. l'ampliamento del fabbricato alla Stazione di Casino di Terra;
7. l'ampliamento del piazzale della Stazione di Siena;
8. la chiusura dei piazzali della Stazione marittima di Livorno;
9. la soppressione del binario che serviva al trasporto della ghiaia dalla Cava di Poggio Cavallo, e la cessione di una zona di terreno al Comune di Grosseto per la costruzione della nuova strada d'accesso a quella Stazione;
10. alcuni lavori di rinforzo al ponte metallico sul fiume Farfa (linea Roma-Orte);
11. la oostruzione di cisterna a sei case cantoniere sulle linee Pisa-Livorno e Livorno-S. Vincenzo;
12. alcuni lavori alla Stazione centrale di Pisa;
13. la demolizione della vecchia Stazione di Montepulciano;
14. alcuni lavori per la sistemazione della Stazione di Cascina;
15. una Convenzione coi signori Cook e C. per l'impianto di Agenzie in Egitto, Cipro, Malta, Indie ed Australia per la vendita di biglietti per le ferrovie italiane;
16. una Convenzione colla Compagnia francese delle Miniere di Pienza pel servizio telegrafico della linea di Murlo;
17. l'apertura di un'asta per la fornitura di centomila chilog. di petrolio.

Il Consiglio approvava infine varie provviste occorrenti all'esercizio, cioè vagoni da merci e da bagagli, legnami da steccônati, lignite, carbone in pani, stoppa, cordami, passamenterie, lamiere di ferro, ghisa e bianco di zinco.

Prendendo argomento dalla notizia recentemente pubblicata circa una Convenzione stipulata fra il Ministero della guerra ed il *Tramway* Roma-Tivoli per il trasporto a prezzo ridotto di truppe ecc., ci scrivono da Treviglio per informarci che l'Impresa del *tramway* Bergamo-Treviglio-Lodi, fino dal dicembre dello scorso anno ridusse, di moto spontaneo, del 40 p. 0[0] i prezzi pei militari ed assimilati di qualunque grado, accordando il passo interamente libero ai Reali Carabinieri. Tale riduzione venne estesa anche ai trasporti di materiale militare e sussistenze, e si adotterà su tutte le linee della detta Impresa in corso di costruzione, com'è già in vigore sulla linea Treviglio-Cassano-Villafornaci, non ha guari aperta al pubblico servizio. E ciò senz'altro fine che di recare qualche vantaggio, per quanto dipende dall'Impresa medesima, al R. Esercito, tanto nel suo complesso, quanto ai singoli suoi componenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — La mattina del 28 agosto p. p. ha avuto luogo al Ministero det lavori pub-

blici l'annunciata asta per l'appalto dei lavori di costruzione del secondo tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso frz le Stazioni di Tivoli e Cantalupo, della lunghezza di metri 16,892, e del costo approssimativo di lire 3,654,000.

Diciotto furono i concorrenti che si presentarono all'asta, la quale era presieduta dal commendatore Valsecchi, direttore generale delle ferrovie.

Ecco i nomi dei concorrenti ed i ribassi che fecero:

Ingegnere Emilio Bianchi	L.	18 25	per cento
» Piatti Pietro	»	26 00	»
» Tosi Giuseppe	»	25 06	»
» Levi Enrico	»	20 17	
» Sogno Francesco	»	24 85	»
» Santini Carlo	»	25 65	»
» Calderai Michele	»	28 00	»
» Galopin-Sue Jacob	»	22 07	»
» Edward Thrupp	»	15 08	»
» Luigi Medici	»	15 05	»
» Prosperi Ottavi	»	10 18	»
« Giovanni Valenzasco	»	2 17	»
» Enrico Campos	»	26 38	»
» Antonio Mancini	»	15 07	»
» Marsaglia Giovanni	»	6 55	»
» Venturi Pellegrini	»	17 46	»
» Ferdinando Cesaroni	»	17 85	»
« Emilio Martinez	»	27 77	»

La scheda ministeriale portava il *minimum* del ribasso in lire 5 10.

Avendo il signor Calderai fatto il più forte ribasso venne a lui aggiudicato in primo esperimento il lavoro salvo fra quindici giorni a rinnovarsi l'esperimento de *ventesimo*. — Così il *Popolo Rom.*

Ferrovia Teramo-Giulianova. — La mattina del 10 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Teramo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Teramo-Giulianova, in provincia di Teramo, compreso fra il rivo Ripattone e la progressiva 19,362.53, della lunghezza di m. 5470 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni, i caselli di guardia, l'inghiaiamento, e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), per la presunta somma di lire 378,429.67.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. — Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Teramo pel fatto deposito interinale di L. 18,900 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 37,800 come sopra.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — La mattina del 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Pavia, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli — Mortara — Cava Manara — Bressana — Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Bressana e Broni, in provincia di Pavia, della lunghezza di metri 12,951.50 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 607,115.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni due dal giorno della consegna. — Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o Pavia pel fatto deposito interinale di L. 40,000 in numerario od in rendita D. P. la cauzione definitiva è fissata in L. 60,000 come sopra.

Ferrovia marmifera di Carrara. — Scrivono da Carrara, 24 agosto, alla *Gazzetta d'Italia* :

..... Quello che a me più premeva di vedere a Carrara, e che, mercè la gentilezza squisita del Direttore, potei vedere e osservare a tutt'agio, era la celebratissima ferrovia marmifera. La impressione che se ne prova percorrendola, è una di quelle che scavano un solco nell'anima e nella memoria. La vaporiera, che s'inerpica su per balze e monti accessibili appena al piede umano, e si solleva ad altezze che ti dànno le vertigini quando, affacciato al comodissimo vagone-salotto dei passeggieri, la vedi procedere sul ciglio di precipizii, di cui indovini, più che non scorga, il fondo pauroso; questo spettacolo è di quelli che ti persuadono come nessun tentativo sia superiore all'intelletto e all'audace stirpe di Giapeto.

La ferrovia marmifera si spinge sino al piede di un altissimo contrafforte dell'Appennino, tutto traforato da cave, che dànno immagine come di piaghe profonde in un corpo mostruosamente gigantesco. Essa però non avrà raggiunto il suo scopo, nè (a giudizio dei meglio competenti) ci sarà speranza che rimuneri convenientemente gl'ingenti capitali impiegativi, fino a che non sia proseguita con una diramazione a destra, per spingersi fino al piede di altre cave importantissime, e finchè non sia allacciata alle officine, dove i marmi sono lavorati per la esportazione così all'interno come all'estero; giacchè forse la massima parte dei trasporti necessarii si effettua tuttora con carri tirati da bovi, per evitare molti e tutti costosi trasporti.

I lavori occorrenti per conseguire i fini suddetti si calcola che importeranno una spesa superiore di poco ad un milione; ma, quando ancora dovessero superarla e arrivaesero pure ai due milioni, chi ne ha già spesi 14 o 16, non può, nè deve esitare a sobbarcarsi alla nuova spesa, se voglia ottenere il frutto degli erogati finora e rimborsarsi di buona parte almeno del capitale. Dopo la recente vittoria del Municipio nella causa, con la quale gli si contrastava il possesso della ferrovia attuale, prevale nella quasi totalità degli interessati il proposito di condurre a termine i lavori necessarii; e con l'espressione del desiderlo vivissimo che il provvido proposito sia mandato ad effetto, a vantaggio dei cointeressati nell'impresa e della nazione tutta, metto fine alla mia lettera.

Ferrovia Cuneo-Nizza — Essendo in discussione, nella seduta del 19 agosto p. p. del Consiglio provinciale di Porto Maurizio, la pratica sulla linea ferroviaria Cuneo-Nizza per Tenda e Ventimiglia, fu deciso che gli studii relativi abbracciassero i tracciati per le quattro grandi vallate della provincia, della Nervia, dell'Argentina, di Porto Maurzio e dell'Impero, e non soltanto per le prime due appena, giusta quanto proponeva il consigliere Rebaudi. Per tali studii furono inscritte nel bilaucio provinciale lire 2000. I Comuni interessati vi concorrono per L. 4000.

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, approvata dai Ministeri dei lavori pubblici è di agricoltura, industria e commercio, si avvisa il pubblico che, subordinatamente alle esigenze del servizio, a cominciare dal giorno 1° settembre corr., le spedizioni di olio e di vino in botti potranno essere caricate in vagoni chiusi, alle seguenti condizioni:

Pei trasporti di olio in botti. — 1° Che le spedizioni siano effettuate in partite di almeno 5, oppure 6 tonnellate, a seconda delle tariffe internazionali od interne, e raggiungano la percorrenza di almeno 101 chilometri sulla rete dell'Alta Italia, oppure si paghino le tasse pei suddetti minimi di peso e di percorrenza;

2° Che si paghi una sopratassa di centesimi 5 per vagone e chilometro, la quale non potrà in nessun caso essere inferiore a L. 5.05.

Nel computo della percorrenza, allorquando si tratti di trasporti diretti all'estero od in servizio cumulativo italiano *ed in partenza da Stazioni distanti dal transito meno di* 101 *chilometri*, potrà essere tenuto conto dei chilometri da percorrersi sulle linee dell'Amministrazione in corrispondenza, purchè in tal modo sia *effettivamente* raggiunto il minimo soprafissato e si paghi la sopratassa minima di L. 5.05.

Pei trasporti di vino in botti — 1° Che le spedizioni siano effettuate in partite di almeno 5, oppure 6 tonnellate, a seconda delle tariffe internazionali od interne, e raggiungano la percorrenza di almeno 201 chilometri sulla rete dell'Alta Italia, o si paghino le tasse corrispondenti ai suddetti minimi di peso e di percorrenza;

2° Che si paghi una sopratassa di centesimi 5 per vagone e chilometro, la quale in nessun caso potrà essere inferiore a L. 10.05.

Nel computo della percorrenza, allorquando si tratti di trasporti diretti all'estero od in servizio cumulativo italiano *ed in partenza da Stazioni distanti dal transito meno di* 201 *chilometri*, potrà essere tenuto conto dei chilometri da percorrersi sulle linee dell'Amministrazione corrispondente, purchè in tal modo sia *effettivamente* raggiunto il minimo prescritto e si paghi la sopratassa minima di L. 10.05. —

L'ammontare della sopratassa per tutti i trasporti suaccennati sarà riscosso:

a) pei trasporti in servizio interno, unitamente alle oltre tasse, sia a partenza che a destinazione;

b) per quelli in servizio cumulativo od internazionale, *sempre a partenza*, quand'anche le tasse di trasporto dovessero essere in assegnato.

I mittenti, ai quali interessa che il vino e l'olio, nelle sovraccennate condizioni, abbia a viaggiare in vagoni chiusi, ne dovranno fare regolare domanda al Capo-Stazione almeno 24 ora prima, e sulla lettera di porto o sul bollettino di spedizione dovranno dichiarare di pagare la sopratassa pel vagone chiuso.

In mancanza di tale formalità, il trasporto verrà eseguito su vagoni aperti, a rischio e pericolo della parte.

— La suddetta Direzione ha pure pubblicato quanto segue:

Si porta a conoscenza del pubblico, che, per effetto di provvedimenti stati presi dall'I. R. Governo Austro-Ungarico, non è d'ora in poi ammessa in quell'Impero la importazione del bestiame (ruminanti), se le singole spedizioni non sono accompagnate da regolare certificato, rilasciato dalle Autorità del luogo di spedirione.

Dalle Stazioni di questa rete non saranno pertanto accettate spedizioni di ruminanti, destinate all'importazione in Austria-Ungheria, se non sono scortate dal certificato suddetto; il quale deve contenere il numero dei capi di bestiame, la descrizione dei connotati speciali, ecc., ed infine la circostanza che il bestiame di cui si tratta fu ritrovato sano al momento della partenza, e che nè nel luogo di provenienza, nè nei contorni, esistono malattie di qualunque sorta che siano contagiose.

Tramways di Milano. — Fu presentata istanza alla Giunta municipale, affinchè nel progetto della rete dei *tramways* nei sobborghi e nell'interno della città, sia aggiunta una linea, che dalla piazza dello Scalo Merci percorra le vie Giuseppe Mazzini e Carlo Farini, e pel viale di Porta Garibaldi entri in città per la nuova porta; e per la via Alessandro Volta e il Corso Garibaldi, da una parte, e pel Corso Como ed il Corso Garibaldi dall'altra, ponga lo Scalo Merci in comunicazione col centro della città.

Tramways di Bologna. — Il Tribunale ha emenata la sentenza, colla quale viene condannata la Società Belga per la costruzione del *tramway* alla perdita della cauzione nella somma di L. 40 mila, per non avere incominciati i lavori in tempo debito.

La Giunta ha però deliberato che si sospenda l'esecuzione della sentenza alle condizioni seguenti:

« La Società aggiunga un supplemento di cauzione di altre 20 mila lire: totale del deposito 60 mila. (Ed il versamento è già stato fatto).

« La Società inoltre per il 15 del settembre corrente dovrà avere terminata la linea del *tramway* dalla Stazione alla Piazza Maggiore, e le sarà restituito il supplemento di L. 20 mila. Per il susseguente 15 di ottobre dovrà poi la Società aver costruito il *tramway* dalla Piazza Maggiore al Giardino Margherita ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il movimento contro il riscatto delle Strade ferrate per parte dello Stato incontra in Francia una opposizione sempre più viva per parte dei rappresentanti e dei legittimi interpreti degli interessi e dei voti del commercio, dell'industria e del pubblico.

Dopo le Camere di commercio di Lione, Bordeaux, Nancy, ecc., quella di Amiens venne ad appoggiare, colla sua competenza ed autorità, le risoluzioni prese dalle consorelle contro il progetto di riscatto.

Ecco, infatti, la importante deliberazione presa all'*unanimità*, sopra proposta del suo presidente:

« 1° La Camera di commercio di Amiens, dopo avere lungamente deliberato, e per i motivi che furono sviluppati, protesta energicamente contro il progetto proposto dalla Commissione delle strade ferrate della Camera dei deputati per il riscatto di tutte le linee della Compagnia dell'Orléans ed il loro esercizio per parte dello Stato;

« 2° Essa protesta inoltre, e per i medesimi motivi, contro il progetto presentato dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati nella seduta del 12 febbraio 1880, per il riscatto parziale e l'esercizio da parte dello Stato di diverse linee della Compagnia dell'Orléans;

« 3° E domanda con istanza, dopo l'esperienza fatta di nuovo da due anni, che lo Stato ceda alla Compagnia dell'Orléans, per essere da questa esercitate, le linee che esso ha riscattate nel 1878, e che dopo quest'epoca ha costantemente esercitate, senza profitto per le popolazioni e con perdita per il Tesoro ». —

Ora poi sono i Consigli generali, che esprimono i loro voti nel medesimo senso.

Infatti, i Consigli delle Côtes-du-Nord, d'Ile-et-Vilaine, delle Landes, di Meurthe-et-Moselle, del Pas-de-Calais e di Doubs si dichiararono apertamente contrarii; quello di Tarn-et-Garonne emise il voto che, dovendo le Camere scegliere tra il progetto di riscatto parziale proposto dal Governo ed il riscatto totale proposto dalla Commissione, venga adottato il primo; ed il Consiglio generale del Loiret espresse invece il voto che il riscatto della totalità della rete d'Orléans o di qualunque altra rete di ferrovie non venga adottato dai pubblici Poteri, se non dopo che l'esperienza acquistata coll'esercizio della parte riscattata, a termini della Convenzione proposta dal Ministero, abbia permesso di apprezzarne i risultati.

Meritano poi d'essere testualmente riferite le deliberazioni dei Consigli generali dell'Oise e del Puy-de-Dôme.

« Il Consiglio generale (dell'Oise),

« Considerando che la questione del riscatto delle ferrovie da parte dello Stato è posta davanti i pubblici Poteri;

« Che importa che i Consigli generali esprimano il loro avviso in una questione in cui sono impegnati così considerevoli interessi;

« Considerando che i promotori del riscatto non si spiegano e non sono d'accordo sul regime che converrebbe adottare per l'esercizio delle ferrovie dopo il riscatto;

« Che, in tali condizioni, il riscatto condurrebbe inevitabilmente lo Stato ad assumerne l'esercizio;

« Che tale misura sarebbe pericolosa e funesta, da tutti i punti di vista, così da quello politico, come dall'economico e finanziario;

« Ch'essa diminuirebbe le garanzie di controllo stabilite, nell'interesse pubblico, sulle ferrovie, e renderebbe più difficile il ricorso pegl'interessi lesi;

« Che la costruzione delle ferrovie da parte dello Stato è meno sollecita e meno economica di quella da parte dei privati o delle Compagnie, e dev'essere ristretta ai casi in cui sia rigorosamente necessaria;

« Che l'esercizio delle ferrovie da parte dello Ststo sarebbe egualmente meno vantaggioso e più costoso di quello da parte delle Compagnie;

« Ch'essa subordinerebbe le tariffe a considerazioni e ad influenze estranee all'interesse generale, e creerebbe così uno stato di cose pericoloso pel Tesoro e pei contribuenti;

« Che l'adozione di questa misura tenderebbe a moltiplicare in modo pericoloso il numero dei funzionarii e ad incagliare lo spirito d'iniziativa privata, che si deve invece incoraggiare e sviluppare, specialmente sotto un regime repubblicano ed in una società democratica;

« Che, nelle condizioni attuali, il riscatto delle ferrovie sarebbe un salto nell'ignoto, e getterebbe il paese in un'avventura piena d'incertezze;

« Considerando nondimeno che, pur mantenendo il regime attuale di esercizio delle Compagnie, converrebbe che lo Stato usasse più seriamente che non fa oggidì della sorveglianza e dei mezzi d'azione che gli appartengono per obbligare le Compagnie a tener conto dei giusti reclami dell'agricoltura, del commercio e dell'industria;

« Il Consiglio generale emette il voto, che, nelle condizioni attuali, non si proceda al riscatto delle ferrovie, e che in nessun caso lo Stato s'incarichi del loro esercizio;

« Ma che nondimeno il Governo usi più largamente, nell'interesse pubblico, della sorveglianza e dell'azione che gli dànno la legge ed i Capitolati d'oneri sulle Compagnie ferroviarie ».

Questa deliberazione, proposta dal deputato Franck-Chauveau, venne adottata all'unanimità.

E nel Consiglio del Puy de-Dôme venne adottata a grande maggioranza la deliberazione seguente:

« I Consiglieri generali sottoscritti,

« Considerando che, malgrado una manifestazione delle più imponenti dell'opinione pubblica, malgrado i voti energici di un gran numero di Consigli generali, di Consigli municipali e di quasi tutte le Camere di commercio di Francia, che furono chiamate ad esprimere il loro avviso su questa importante questione, il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato rimane tuttora all'ordine del giorno delle Assemblee parlamentari;

« Rinnovano il voto, precedentemente emesso dal Consiglio, che lo Stato, consultando i veri interessi economici e finanziarii del paese, non entri nella via del riscatto delle ferrovie da parte dello Stato ».

Ferrovie tedesche. — Telegrafano alla *Kölnische Zeitung* da Berlino, in data 27 agosto:

Verrà effettuato il piano per la costruzione delle ferrovie nelle provincie della Prussia occidentale, per dare così lavoro alla classe degli operaj e sollevare le provincie che soffersero gravi danni in causa delle inondazioni. Nel Ministero si è propensi ad attuare questi lavori pubblici.

Ferrovie russe. — Telegrafano alla *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* da Alexandrovo (Polonia russa), in data 24 agosto:

Alla Stazione di Lowiez avvenne ieri (23) uno scontro fra il treno passeggeri che veniva da Varsavia, diretto per Fhorn, ed il treno merci che stava manovrando. Nel treno passeggieri, un vagone fu completamente schiacciato, diciassette persone rimasero gravemente ferite. Il capo-convoglio rimase morto.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il *Diritto* dice che il Municipio di Roma sembra voglia destarsi dal sonno, che lo tiene assorto da parecchio tempo, e sia deciso di por mano a grandi lavori.

Ecco i progetti pei quali il Comune domanda le necessarie espropriazioni:

Prolungamento della via Nazionale insino a San Pantaleo.

Prosecuzione della via Cavour al Foro Romano.

Apertura d'una via intermediaria fra quella Nazionale e l'altra Venti Settembre, dietro il palazzo della Consulta fino alla via Quattro Fontane.

Apertura d'una via parallela alla via Venti Settembre, facendo capo al palazzo del Ministero delle finanze.

Prolungamento della via Firenze.

Allargamento della via S. Vitale.

Prosecuzione della via Viminale.

Allargamento della via Venti Settembre e di quella del Quirinale.

Compimento della via Palermo.

Inoltre il Comune ha stabilito di formare un rendiconto di tutti i lavori da lui fatti a vantaggio della città dal 1870, e sui quali ha speso 40 milioni, e di presentarlo quindi al Governo, affine di ottenere il famoso concorso governativo.

Fortificazioni di Roma. — Presso la Direzione territoriale del Genio militare di Roma ebbe luogo l'asta per l'appalto dei lavori di costruzione di tre altri forti, che dovranno completare il sistema delle fortificazioni intorno a Roma.

Il forte Tiburtino, a sei chilometri dalla porta San Lorenzo, venne deliberato al signor Morosi, il quale fece il ribasso di lire 18 per 0[0.

Il forte Casilino fu aggiudicato al signor Vitali, il quale offrì il ribasso del 17 0[0; e finalmente i lavori del forte Prenestino, sulla strada che conduce a Palestrina, furono deliberati al signor Montanari, il quale fece il ribasso di lire 15.50 per ogni cento.

Il tempo utile per consegnare i forti terminati è stabilito in giorni 360 lavorativi; ciò vuol dire che non si computano i giorni nei quali, in causa della malaria, non è permesso lavorare. Calcolando che passi un'intera stagione d'estate senza poter lavorare, i forti potranno essere terminati fra un anno e mezzo circa.

Lavori del Tevere. — Leggesi nella *Libertà* di ieri:

Diversi giornali, facendo eco a quanto, giorni or sono, scrivemmo su quest'argomento, hanno biasimato la lentezza colla quale procedono questi lavori, ed hanno invitato il Governo a porvi un rimedio. Ora aggiungiamo che questa lentezza dipende in parte dalla mancanza di fondi. Sono già esauriti i primi dieci milioni, e non rimangono che quattrocentomila lire per cominciare i lavori della Farnesina, fondando i muraglioni col sistema ad aria compressa. Ma, siccome per fare questo lavoro, 400 mila lire non bastano, così si è pensato di sospenderlo, aspettando il 1881 per prelevare altre somme sull'esercizio di quest'anno.

Se però alla Farnesina non si lavora, alla Regola le cose procedono molto meglio. Si sono fondati circa 180 metri lineari di muraglione; e quando queste fondazioni saranno giunte alla stessa altezza, si spiccheranno i muri sopra corrente, ed allora in pochi giorni, con molti operaj si eleveranno i muri, ed apparirà in tutta la sua forma il lavoro, che ora è nascosto all'occhio dei profani.

I lavori della Regola sono affidati all'Impresa Campos, e vanno abbastanza bene, tranne un tratto di pochi metri, che il Governo manda innanzi per economia.

L'Impresa Santini, che ha lavorato con tanta coscienza e con una premurosa sollecitudine, ha cominciato a trovare anche lei le sue difficoltà, appena terminati i lavori innanzi al Politeama. In questa località si è manifestato un fondo di sabbia mobile, sul quale è impossibile di fondare, eguale a quello ritrovato alla Farnesina. Si crede che converrà anche qui fare uso per le fondazioni del sistema ad aria compressa.

Infine, l'Impresa Morosi ha fondato la spalla sinistra e relativo muraglione a monte del Ponte Sisto, e prima delle pioggie autunnali spera d'inalzare il muro sopra corrente.

Strade provinciali. — Con R. Decreto dell'8 luglio (*Gazz. Uff.* del 23 agosto p. p.) è approvata l'aggiunta delle sotto-indicate strade all'elenco delle strade provinciali della provincia di Milano:

1. Strada d'Imbersago, che si dirama dalla provinciale Veneta presso la cascina Gobba, e va a raggiungere il confine comense, presso la cascina Francolino;

2. Strada Vigentina, che dalla Porta Vigentina di Milano raggiunge il confine pavese poco dopo il ponte sul Fontanile Franzetti;

3. Strada di Paullo, che dalla strada di circonvallazione di Milano termina presso Paullo;

4. Strada con viali laterali, che si dirama dalla provinciale di Monza presso Sesto S. Giovanni, e termina di fronte alla Villa Reale presso Monza;

5. Tronco della strada di Turbigo, che si dirama dalla provinciale Vercellese, presso Vittuone, e termina a Castano Primo;

6. Strada che da Abbiategrasso mette al confine pavese, presso Bereguardo;

7. Strada ex-comunale, che si dirama dalla provinciale Vallasina all'abitato di Paina, e termina al confine della provincia di Como:

8. Strada da Gallarate al porto di Turbieo nel fiume Ticino, in conffne della provincia di Novara.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è aggiunto all'elenco delle strade provinciali della provincia di Pesaro il tratto, che in continuazione della strada già esistente lungo la Valle del fiume Marecchia, risalendo il fiume stesso sulla sponda destra presso il Molino Baffoni, anderà a raggiungere presso il Molino di Bascio il confine della provincia di Arezzo.

Museo industriale italiano di Torino. — Fra il 20 ed il 28 corr., presso il Comitato di artiglieria e Genio, nel fabbricato del vecchio Arsenale in Torino, si riunirà la Commissione giudicatrice del concorso alla cattedra di mettallurgia presso il Museo industriale italiano.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sui valori ferroviarii si fecero nella settimana scorsa pochi affari ai seguenti prezzi:

Azioni Meridionali salite da 463 a 468; Obbligazioni dette, in leggero aumento, da 295.50 a 296; dette Pontebbane, ferme a 463.

A Parigi, chiusero le Azioni ferrovie Lombarde a 178; dette ferrovie Romane a 146; Obbligazioni lombarde a 265.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Barletta 1870. *48ª Estrazione del 20 agosto.*

Obbligazioni rimborsabili in L. 100:
Serie 2310 — dal N. 1 al 50.

Obbligazioni premiate:

Serie	N.				Fr.
Serie 4670	N. 14	. . . .			Fr. 50,000
» 5284	» 26	. . . .			» 1,000
» 4091	» 48	S. 5173	N. 26		» 500
» 2849	» 13	» 5952	» 32		» 400
» 767	» 36	» 1205	» 6		» 300
» 5836	» 14	. . . .			» 300

Premii da L. 100.

S. 42 n. 39 s. 75 n. 5. s. 220 n. 25 s. 413 n. 44 s. 526 n. 19 s. 531 n. 33 s. 665 n. 8 s. 1371 n. 16 s. 1565 n. 41 s. 2350 n. 6 s. 2556 n. 24 s. 3197 n. 41 s. 3668 n. 4 s. 3838 n, 25 s. 4591 n. 42 s. 4629 n. 3 s. 4639 n. 4 s. 4852 n. 2 s. 4909 n. 37 s. 4981 n. 7 s. 5826 n. 50.

Premii da L. 50.

Serie	Num.	Serie	Num.	Serie	Num.	Serie	Num.	Serie	Num.
11	32	89	24	320	11	438	21	599	6
877	12	1027	30	1205	1	1327	31	1557	43
1686	43	1963	1	2172	39	2488	46	2712	9
2962	23	3121	39	3422	5	3523	41	3657	4
3715	36	3784	24	3880	4	4022	47	4167	4
4245	6	4409	39	4669	9	4863	25	4969	33
5268	16	5754	28	5857	36	26	15	202	43
399	12	487	2	680	50	877	28	1047	36
1247	23	1400	9	1557	47	1715	37	2041	7
2255	28	2576	30	2735	18	2994	2	3221	34
3434	17	3558	34	3665	22	3733	23	3784	24
3946	39	4045	39	4181	9	4319	43	4498	35
4696	21	4911	3	5142	39	5488	27	5773	4
5994	47	46	9	225	12	424	34	496	30
804	29	887	30	1054	36	1267	37	1482	6
1590	6	1753	9	2097	23	2404	39	2605	43
2814	50	3067	19	3320	43	3513	46	3564	29
3700	3	3753	9	3784	41	3958	14	4087	16
4237	1	4332	17	4634	11	4832	19	4932	11
5152	20	5530	39	5832	34	63	11	248	5
432	15	585	23	877	10	888	38	1134	42
1288	16	1530	40	1626	43	1936	17	2170	14
2462	17	2696	37	2857	11	3120	6	3395	2
3519	48	3607	14	3705	11	3758	41	3869	1
3998	7	4139	12	4242	29	4391	47	4638	18
4856	6	4960	29	5226	15	5582	27	5335	40

Pagamenti e rimborsi dal 20 febbraio 1881.

CONVOCAZIONI

Società anonima della ferrovia Mortara-Vigevano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr., in Vigevano (palazzo municipale), per udire il rapporto del Consiglio di direzione, e la relazione dei revisori sul rendiconto sociale 1879, per la fissazione del 2° dividendo 1880, per la nomina dei revisori pel 1880 e dei consiglieri scadenti d'ufficio.

Banca Siciliana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Messina (via S. Giacomo, palazzo Calapa), per udire la Relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la presentazione dei conti e bilanci, e per la nomina di 4 consiglieri e 3 censori.

Avvisi d'Asta

Il 6 corr., presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Assoro, dal detto Comune alla Stazione ferroviaria Assoro-Valguarnera, della lunghezza di m. 12,100, per il presunto importo di L. 124,898.64. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 3000, oltre L. 280 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 8000 in valuta legale o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Velletri (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della nuova strada, che dalla città conduce alla Stazione ferroviaria, per il presunto importo di L. 47,571.90. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 5000 in moneta corrente o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di assi, tavoloni, travi, acciaio, ferro, piombo, rame, stagno, ecc. per dotazione delle fortezze di Bard, Exilles e Fenestrelle, pel complessivo importo di L. 28,000. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Sottoprefettura di Ariano di Puglia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Acquara, fra l'abitato di Orsara Dauno Irpina e la Nazionale delle Puglie, in diminuzione dell'importo di L. 47,863.07, diminuito del ventesimo nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2700 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5500, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Lucca, si terrà un'asta per l'appalto della strada comunale obbligatoria detta di Colognora, che dalle Cartiere mette al palazzo Colognora a Villa Basilica, della lunghezza di m. 1347.40, per la presunta somma di L. 44,405.30. Deposito interinale L. 2700; cauzione definitiva L. 4500, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilog. 24,200 di ottone in lamiera mezzana (per bossoli), in diminuzione del complessivo importo di L. 49,811, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 60 giorni per chilog. 8000, entro 80 per altri 8000, ed entro 100 pei rimanenti. Deposito cauzionale L. 6800 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della definitiva sistemazione dell'alveo comune dei torrenti di Nocera, per la presunta somma di L. 394,658. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria, con strada d'accesso, sul monte Pianelloni presso Spezia, per il presunto importo di L. 320,000. Lavori da eseguire entro 720 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 32,009 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Procida (provincia di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una scogliera nella marina Corricella dell'isola di

Procida, per il presunto importo di L. 86,969.31. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 4000 in biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 8000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino. si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Caserma pel 6° battaglione alpino in Ivrea, per il presunto importo di L. 250,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 25,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una Caserma per una Compagnia alpina in Asiago, per l'importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro giorni 180. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del porto-canale Corsini ne' suoi fondali, con drizzagno nella risvolta di contro al canale Marini, per la presunta somma di L. 302,016. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di uno Stabilimente scolastico in via Vincenzo Ricci, in diminuzione dell'importo di L. 142,785, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 18,000, oltre L. 2000 per spese d'asta e contratto.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Tirolese o Canal di Brenta, compreso tra la ferrovia di Castelfranco ed i Quattro Cantoni di Mestre, della lunghezza di m. 32,462.45, per la presunta somma di L. 23,520. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzioue di muri di sponda nel tratto del torrente Quindici, compreso fra la rettifica del Paradiso ed il ponte dello Svizzero, in diminuzione dell'importo di L. 155,777.77, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'edificio ad uso di Museo archeologico, Biblioteca e Pinacoteca, per il presunto importo di L. 58,758.23. Lavori da eseguire entro 15 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 1200 in denaro effettivo o rendita D. P., oltre L. 800 per le spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 8000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di protrazione della scogliera per m. 150 del Molo Innocenziano nel porto d'Anzio, mediante gettata di blocchi artificiali e nucleo di pietre da 10 a 100 chilog., nonchè di sistemazione del vecchio Molo Neroniano, per la presunta complessiva somma di L. 423,976.63. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunta la costruzione di 2 grandi ponti metallici nella provincia di Cagliari: il 1° sul *Flumendosa*, di 35 metri di luce, ed il 2° sul *Tirso*, di 44 metri di luce.

La stessa Impresa sta eseguendo la tettoia del nuovo *Grand Hôtel* di Napoli.

— Alla Ditta Galopin-Süe, Jacob e Comp. di Savona venne definitivamente aggiudicata la costruzione del ponte in ferro, di 60 metri, sull'Adda ad Albosaggia, con fondazioni tubulari.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

33ª Settimana. — *Dal* 13 *al* 19 *agosto* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	501,052.58	346.51
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	516,658.32	357.30
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	— 15,605.74	— 10.79
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	13,618,599.79	9,418.12
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	13,403,123.55	9,269 10
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 215,476.24	+ 149.02
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,175.—	160,587.52	136.67
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	217,105.23	188.46
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 23	— 56,517.71	— 51.79
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,167.50	5,337,856.82	4,572.04
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.34	5,166,679.45	4,487.54
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 16,16	+ 171,177.37	+ 84.50

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	39,313,73	14,526,03	9,539,74
Piccola Velocità	8,736.13	553,15	4,153.69
Totali . . .	48,049,86	15,079.18	13,693.43

Strade Ferrate Romane

26ª Settimana — *Dal* 24 *al* 30 *giugno* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	541,262.20	16,835.38
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	558,705.49	17,330.45
Differenza (in più . . .	—	17,443.29	495.07
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 30 giugno 1880 .	1,681	14,392,196.71	17,217.45
Periodo corr. 1879	1,669	13,497,559.67	16,218.86
Aumento	12	894,637.04	998.59
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dell'aprile 1880.

QUALITA dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,863.75	»	36,784.62	44,648.37
Bagagli e cani.	»	96.72	»	576.83	673.55
Merci a G.V. ..	»	905.95	»	5,076.90	5,982.85
Merci a P.V. ..	»	9,354.72	»	28,936.17	38,290.89
Introiti diversi.	»	317.09	»	530.24	847.33
Totale L.	»	18,538.23		71,904.76	60,4[illegible].99

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **33,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,302,600** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **542,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro e latta inservibili; bronzo, rame e ottone da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **2 settembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 4 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 14 agosto 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

TRENO SPECIALE DI PIACERE

TORINO-LIONE-PARIGI-TORINO

CON SOLE VETTURE DI 2ª CLASSE

E BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO A PREZZI RIDOTTISSIMI

TORINO part. 12 7.bre ore 4.35 pom. — LIONE arr. 13 7.bre ore 5.47 ant.
LIONE » 14 » » 7.20 ant. — PARIGI » 14 » » 8.40 pom.
PARIGI » 23 » » 12.5 pom. — TORINO » 24 » » 2.10 »

Prezzi dei biglietti in valuta legale.

Asti L. 64 — Bra L. 63 — Casale L. 67 — Cuneo L. 66 — Mondovì L. 66 — Pinerolo L. 62 — Torino L. 60 — Vercelli L. 65 — Voghera L. 69.

Per maggiori informazioni dirigersi nelle Stazioni della rete dell'Alta Italia.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE

CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti, Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato FRIEDMANN.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison d'aout 1880 :

Biographie — Politique contemporaine — Les voyages d'un Président de République.
Instruction publique — Pédagogie. — L'instruction en France avant et sous Charlemagne.
Colonisation. — L'Angleterre et le Canada.
Mémoires - Études de mœurs. — Le siège de Lyon. — Souvenirs d'un officier républicain en 1793 (4ª extrait).
Romans. — Giannetto (2.e partie).
Voyages. — Géographie. — Hérat. Le grenier et le jardin de l'Asie Centrale (2.e extrait) — Chronique scientifique. — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*
Correspondance d'Allemagne — Les coulisses de la Cour impériale. — Le prince héritier et la princesse sa femme. — Le piétisme. — Popularité de l'empereur Joseph II en Autriche. — Les écoles industrielles. — Le théâtre allemand de Pesth. — Un nouveau mode de crémation. — L'exposition de la pêche à Wurtzbourg.
Correspondance d'Orient. — Angleterre et Allemagne. — Les dérivatifs. — La France rejetée dans l'alliance anglo-russe. — Les désertions et les mutineries dans l'armée ottomane. — Symptômes de dissolution dans la ligue albanaise. — Midhat-Pacha. — Le réveil de la nationalité arabe. — Menées ténébreuses. — Les provocations. — La *Marseillaise* au Phanar. — La langue française et les écoles. — Le vilayet de l'Arcipel.
Correspondance d' Italie. — La conférence de Berlin et ses déceptions. — Fausse situation de l'Italie. — Encore Tunis. — Conformité d'opinion de la droite et de la gauche italiennes sur cette question. — Importance stratégique de Tunis et du réseau tunisien. — Conquêtes économiques et conquêtes politiques; nécessité de défendre aussi énergiquement les unes que les autres. — L'Algérie et sa frontière scientifique. — Tripoli. — L'Italie artistique et littéraire. — Un portrait de Léon XIII.
Correspondance de Londres. — Difficultés intérieures et extérieures. — Disparition du trésor de Mysore. — Deux fins voiliers. — Mort de Tom Taylor; ses adaptations. — Achat de la Palestine; le berceau de la race anglo-saxonne. — L'oreiller de Jacob. — Le crâne de Cromwell. — Faux en condamnation à mort. — La vie de saint Paul de Farrar. — Romans nouveaux. — Miss Broughton réaliste. — Nouvelle version de la décapitation de Marie Stuart. — Théâtres: une troupe de nègres au grand Opéra.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa* **in** *questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che posseggа un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa**, *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N 3 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano, Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	201
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	261
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1044
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 8 Settembre 1880 N° 36

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Per la solennità d'oggi (8), la tiratura e spedizione del giornale devono essere ritardate.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

Abbiamo a suo tempo annunciata la presentazione alla Camera dei deputati, fatta dal ministro Baccarini, del progetto di legge per modificazioni da introdursi nella legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno, riservandoci a pubblicarlo durante le vacanze parlamentari, prima cioè ch'esso venga posto in discussione, affinchè i nostri lettori possano esaminarlo con calma e formarsene un esatto concetto.

Crediamo ora opportuno di far luogo a tale pubblicazione, premettendo al progetto di legge la relazione ministeriale che lo accompagna.

Signori! Le importanti e svariate questioni che sorsero sull'interpretazione di alcune disposizioni della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), relativa al completamento della rete ferroviaria del regno, ebbero anche autorevoli manifestazioni in Parlamento nella discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel corrente esercizio; e fu allora che in modo speciale si raffermò la convinzione che, senza ricorrere a nuovi provvedimenti legislativi, non si potesse confidare di togliere ogni incertezza al riguardo.

In quella circostanza si rese poi manifestamente chiaro che unanimi erano i voti perchè siffatti provvedimenti legislativi dovessero inspirarsi essenzialmente al concetto di dare alla legge medesima l'attuazione più pronta ed energica che fosse possibile, secondando così gli sforzi e le aspirazioni della nazione per accelerare l'esecuzione delle nuove linee.

Inoltre si presentava impellente il bisogno di procedere a nuovo accurato esame intorno ai mezzi finanziarii occorrenti per la costruzione delle nuove ferrovie, e ciò in base anche alle dichiarazioni già fatte dal Governo, che, cioè, prima di procedere all'emissione del titolo speciale, quale è dalla legge ammesso per far fronte alla spesa per le nuove costruzioni, era d'uopo di più maturi ed attenti studii.

Di fronte quindi a sì varii ed importanti aspetti del problema da risolvere, il Governo, non potendo dissimulare che la massima responsabilità, per ogni ostacolo ed indugio che si fosse frapposto alla esecuzione della legge, veniva a pesare sopra di lui, non esitò a manifestare alla Camera il suo intendimento di presentare un apposito progetto di legge, non solo per chiarire tutti i dubbii insorti, ma per facilitare anche con mezzi adeguati l'esecuzione di una legge tanto importante.

Un'idea predominante parve dover prendersi a guida nello adempimento del difficile còmpito, quella cioè di non alterare sostanzialmente l'economia della legge; e quindi stimammo dover limitarci a proporre le sole modificazioni atte a rendere più facile e piana l'azione del Governo ed a far concorrere possibilmente alla pronta realizzazione di essa tutte le forze vive della nazione.

E giacchè l'esperienza aveva additata la necessità di eliminare une condizioni, che all'atto pratico aveano portato intralcio allo sviluppo dei beneficii che la legge prometteva, fu ritenuto di somma importanza lo esaminare le condizioni, le quali, essendosi manifestate soverchiamente restrittive, addimandavano di essere temperate; come si ritenne di primaria necessità lo studiare tutte quelle combinazioni, che potevano aprir l'adito alla più facile esecuzione della legge.

Veramente pareva degno di studio l'importante tema delle concessioni all'industria privata, con la legge 29 luglio 1879 per certo non abbastanza favorite ed incoraggiate; ma, a questo riguardo, il Governo ha creduto doversi limitare a poche modificazioni, onde non oltrepassare quei giusti limiti che gli pareva fossero segnati dalla legge medesima.

E per dar conto, come è nostro debito, delle presenti proposte, divideremo in due parti la nostra relazione: la prima riguarderà le modificazioni attinenti alla parte tecnica della legge; la seconda si estenderà ad esaminare sotto ogni aspetto le nuove proposte che riguardano la parte finanziaria.

I. — Fu già dibattuto avanti a questa Camera, durante la discussione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il dubbio se per le ferrovie delle tabelle *B* e *C* (2ª e 3ª categoria) potesse intraprendersi la costruzione, quand'anche non si avesse già allestito l'intero progetto e la perizia esecutiva. Questo dubbio era radicato nella letterale dizione del 1° capoverso dell'articolo 4, ove è detto che il costo delle linee, pel quale si determina l'ammontare delle annue rate di concorso delle Provincie, viene fissato al cominciamento dei lavori, sulla base dei progetti di esecuzione e nelle perizie della linea intera.

In quella occasione il Governo fece osservare, che vi sono diverse linee per le quali, colla costruzione anche di un solo tronco, si verrebbe ad arrecare un vero beneficio alle popolazioni; e che il riparto della quota, tanto poteva aver luogo per la intera linea, quanto per una parte di essa, anche con progetti separati, che poi riuniti formerebbero il complesso della linea e della spesa.

Questa interpretazione pareva potersi desumere dalla legge stessa; la quale, col prescrivere che i lavori dovessero cominciarsi col 1880, veniva implicitamente ad ammettere l'incominciamento parziale per tronchi, dal momento che nessun progetto completo per linea si aveva, nè si poteva avere in pronto.

La Camera fece buon viso a questo concetto, che ora verrebbe sanzionato per legge (articolo 2), affine di togliere definitivamente su di ciò qualunque obbiezione.

Ad ogni modo, la rettificazione in base ai progetti definitivi toglierà ogni dubbio sulla giusta ripartizione della spesa.

Conseguenza del principio consacrato col detto articolo fu di estendere (articolo 4) il beneficio assicurato dall'articolo 15 della legge anche al caso di anticipazione parziale, sia per una linea, sia per uno o più tronchi della medesima, i quali però si colleghino con linee in esercizio, o la cui costruzione sia già assicurata per legge: disposizione questa che non potrà non essere accolta favorevolmente, quando si consideri il benefizio che sarà dato ritrarne dai Corpi morali interessati.

La legge del 29 giugno 1873, n° 1475, stabilisce all'articolo 12, che potrà essere accordata ai concessionarii una sovvenzione annua, non maggiore di L. 1000 per ogni chilometro e per un periodo non maggiore di anni 35.

L'articolo 12 della legge del 1879, riferendosi a quello del 1873, autorizza il Governo a fare concessioni di ferrovie pubbliche colle stesse norme e sovvenzioni. E siccome la legge del 1873 non istabilisce in modo invariabile la sovvenzione di 1000 lire a chilometro, nè determina il sistema di costruzione della strada, così il Governo doveva ritenere, in forza di queste disposizioni, di essere autorizzato a concedere anche per le linee a sistema economico ed anche a binario ridotto una sovvenzione chilometrica minore di lire 1000.

Ma questo concetto che il Governo erasi fatto dell'articolo 12 della legge del 1879 fu contrastato da varii oratori nella tornata del 4 marzo scorso, col sostenere che la legge del 1873 intendeva riferirsi a ferrovie ordinarie, e che per naturale conseguenza il Governo non avrebbe avuto facoltà dall'articolo 12 di accordare la sovvenzione che alle sole ferrovie da costruirsi a sistema ordinario.

Però questo principio, o signori, non pare al Governo nè accettabile, nè conforme agli interessi generali, perchè equivarrebbe a negare qualsiasi incoraggiamento a quei nuovi sistemi di costruzione che la scienza, sempre feconda di utili scoperte, rende possibili. Basti citare, ad esempio, i nuovi e varii metodi oggidì applicati con successo per vincere le grandi pendenze, e si dovrà essere persuasi della opportunità di non escludere alcun sistema dai benefizii promessi dalla legge.

Anche la Camera parve concorde nel ritenere che dovesse essere più largamente applicato l'articolo 12, ed il Governo propone nel presente schema di legge (articolo 3) che la sovvenzione possa accordarsi a qualunque sistema di costruzione ferroviaria, comprese le linee a sezione ridotta.

Ma, per non scostarci dai principii generali ai quali è informata la legge del 1879, di chiamare, cioè, a contributo per le linee d'interesse locale le Provincie ed i Comuni, si propone col nuovo articolo di lasciare al Governo la facoltà di chiedere ai Corpi morali o enti interessati un concorso non maggiore di un quinto della sovvenzione accordata.

Però non sarà il caso di usare della facoltà d'imporre il contributo, se non quando l'opera abbia un carattere locale così spiccato, da potersi ritenere che l'onere sarà largamente compensato dai vantaggi, come avverrebbe, ad esempio, se si trattasse di congiungere la parte bassa alla parte alta di uno stesso Comune, od altri casi simili, nei quali è indubitato che l'azione del Governo sarebbe compulsata dalla iniziativa dell'ente interessato, il quale, per raggiungere uno scopo di quasi esclusiva sua utilità, non potrebbe ragionevolmente trovar gravoso un equo contributo nella spesa.

La legge del 1879, all'articolo 18, stabilisce che le linee, le quali possono concedersi con Decreto Reale ai Corpi morali interessati, debbono essere costruite a sezione ridotta.

Senza discutere la ragione di tale limitazione, non si può per altro tacere, che essa in pratica fu di ostacolo alla concessione di linee, le quali avrebbero agevolate le comunicazioni fra cospicue provincie del regno, e che pella loro importanza ed anche più per le condizioni facili del terreno, dovevano essere costruite a sezione normale.

La proposta racchiusa nell'articolo 5 del progetto intende ad eliminare quella restrizione; nè può sollevare obbiezioni, imperocchè la limitazione sarebbe tolta pelle linee da costruirsi con qualsiasi sistema economico e qualunque sia la larghezza del binario. Ma il Governo intende naturalmente di essere egli stesso vigile custode e tutore degli interessi generali; e quando questi persuadessero a non concedere una di siffatte linee, il principio sancito dall'articolo 5 non sarebbe un impedimento a questa sua azione.

E per non lasciare dubbio che non spetti al Governo alcuna compartecipazione, tanto negli utili, quanto nei rischi derivanti dall'esercizio di una linea concessa in base allo stesso articolo 18, se ne è fatta espressa dichiarazione, che è conforme allo spirito della legge del 1879 ed all'opinione concorde degli oratori, che su tale questione parlarono nella discussione del bilancio di prima previsione pel 1880.

L'instituzione dei Consorzii per la esecuzione delle nuove linee ferroviarie segnò un indiscutibile beneficio ed un progresso nella nostra legislazione ferroviaria; ma appunto perchè questa parte della legge spieghi intiera e piena efficacia, è d'uopo che non lasci luogo ad alcun dubbio, nè a divergenza.

Laonde, per togliere un'apparente antinomia frà gli articoli 10 e 22 della legge del 29 luglio, si stimò necessario chiarire l'obbiettivo di quelle disposizioni, seguendo in ciò i suggerimenti del Consiglio di Stato.

A dilucidazione poi della proposta fatta coll'articolo 6 dello schema di legge, si osserva che, mentre l'articolo 16 stabilisce che i Consorzi di Provincie e Comuni debbono costituirsi colle norme dell'articolo 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, l'articolo 32 determina che ai Consorzi di Provincie e Comuni, che si costituiranno pelle ferrovie contemplate nella legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873 (serie 2ª).

Le due specie di Consorzii attingono la loro vita da procedimenti diversi, ma non spiegano una diversa efficacia nell'azione che da essa deriva.

Imperocchè, quanto all'origine, i Consorzii previsti dalla legge del 1873 si costituiscono per spontaneo consenso di Provincie e Comuni interessati, ed hanno d'uopo di maggiori solennità e forme, come l'approvazione, per Decreto Reale, dello statuto consorziale; mentre i Consorzii per opere stradali contemplate dall'articolo 43 e seguenti della legge sui lavori pubblici hanno un carattere coattivo, di guisa che la prevalenza degli interessi sottomette la minoranza, e trovano più facile la via di costituirsi, bastando che un solo Comune li promuova e che la Deputazione provinciale li sanzioni.

Questa diversità nell'organizzazione dei Consorzii fra le linee di 2ª e 3ª categoria, in confronto di quelle contemplate dall'articolo 10, viene tenuta ferma, chiarendosene specificatamente l'obbiettivo, e senza che con ciò s'intenda menomamente alterato il disposto dell'articolo 6 della legge 29 luglio 1879.

Gli articoli 26 e 27 della legge 29 luglio stabiliscono la ripartizione delle somme complessive assegnate pelle varie categorie, compresi i 1530 chilometri dell'articolo 10.

Coll'articolo 32 poi fu imposto al Governo l'obbligo di presentare al Parlamento, colla legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, un prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi, col riparto per ciascuna linea.

Adempiendo a quest'obbligo, il Governo sottopose al Parlamento il prospetto di riparto per i lavori relativi alle nuove costruzioni da eseguirsi nel corrente anno; e nella viva ed ampia discussione che ebbe allora luogo, poterono tutti convincersi che il ripetere ogni anno la discussione non porterebbe alcun frutto, ma solo accrescerebbe lavoro al Parlamento, distogliendolo da altre cure.

D'altra parte, un concetto sintetico ed evidente deve prevalere nella distribuzione dei fondi occorrenti alla esecuzione di tutte le linee; e ciò, sia per la necessità di procedere con programma ben definito nella condotta dei lavori delle singole ferrovie, e sia anche per serbare quella giustizia distributiva, che è un assoluto dovere nell'applicazione di una legge di tanta importanza. Parrebbe quindi che non vi fosse miglior partito che proporre fin d'ora la distribuzione dei fondi per tutti i 21 anni, tenuto ben s'intende nel debito riguardo le precedenze nella costruzione stabilite dalla legge e le modificazioni ora proposte, quando siano dal Parlamento approvate.

Per ora intanto ci limitiamo a sottoporre le nostre proposte sulla distribuzione dei fondi pelle sole linee di 1ª categoria, perchè a questo riguardo i criterii che ci guidarono sono di più facile applicazione e si fondano su dati di fatto, che possono ritenersi sufficientemente accertati.

Ci riserbiamo però, dopo accurati studii e secondo le facoltà più o meno larghe che ci saranno accordate colla nuova legge, di presentarvi, appena ci sarà possibile, analoghe e definitive proposte anche per le linee di 2ª e di 3ª categoria, nella fiducia che ciò giovi ad una più logica e corretta esecuzione della legge.

D'importanza speciale e, a nostro avviso, di grandissimo beneficio riesciranno le modificazioni che si propongono all'articolo 8.

Giusta gli articoli 26 e 27 della legge, il tempo previsto per l'ultimazione delle linee di prima categoria è di 15 anni, per quelle di seconda categoria di 18 anni, e per quelle della terza di 21 anni, ed il riparto delle somme stabilito per legge per le linee delle varie categorie si deve fondare sopra tali ampiezze di tempo.

Ora non è chi possa negare che, se i riguardi della Finanza costrinsero ad accettare sì lungo indugio al compimento delle linee, non sia però desiderabile di cercar modo con cui, senza turbare il sistema finanziario adottato, se ne acceleri la esecuzione.

A questo scopo sarebbe inteso l'articolo 8 dello schema, col quale articolo sarà data facoltà all'Amministrazione di inserire nei contratti di appalto l'obbligo alle Imprese di eseguire i lavori delle linee in un termine più breve, non eccedente il terzo di quello che corrisponde agli stanziamenti del bilancio; e ciò senza pagamento d'interessi. In tal guisa il Governo avrà facoltà di esperire gli appalti per lavori eccedenti gli stanziamenti del bilancio per l'anno in corso; e siccome, per le favorevoli condizioni del pubblico mercato, non sarà difficile di ottenere offerte di simil fatta, così noi crediamo che detta disposizione di legge sarà per produrre i frutti desiderati.

Inoltre un simile beneficio si procurerà alle linee la cui costruzione non potrà cominciare che dopo il 1882, e la facoltà dell'Amministrazione sarebbe nel senso, che i lavori si possano intraprendere con anticipazione di un triennio.

Con questo provvedimento, che non accresce in alcuna guisa gli oneri dello Stato, si rende possibile una più sollecita esecuzione delle linee; e non sarà forse impossibile di ottenere che sia ridotto anche a metà il tempo prestabilito nella legge per la costruzione di esse, facendo assegnamento, almeno in molti casi, sulle anticipazioni degli enti interessati.

Da ultimo osserveremo che coll'art. 9 si sancirebbe la facoltà di concedere la costruzione ed esercizio anche delle linee di prima categoria da costruirsi a sezione normale, salva però l'approvazione del Parlamento.

E questo principio, sebbene non espresso nella legge, è consentaneo ai principii che la inspirarono, essendosi nella relativa discussione più volte ripetuto, in via di dichiarativa, tale concetto, che trovò anzi molti fautori.

Una volta che l'art. 9 dello schema abbia la sanzione legislativa, se ne potrà attingere appoggio per addivenire ad un esame serio e calmo delle proposte di concessione, che furono presentate per talune linee.

Un'altra proposta, che ha pure lo scopo di agevolare la costruzione di due importanti linee, è quella che si racchiude nell'art. 10 del presente schema,

Giova rammentare che l'articolo 19 della legge del 1879, mentre conferma gli obblighi imposti dagli atti di concessione alla Società delle Ferrovie Meridionali per la costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento, stabilisce che, ove la Società non avesse adempiuto tali obblighi, il Governo doveva incominciarne immediatamente la costruzione.

La Società si dimostrò disposta ad adempiere i suoi impegni; ed anzi, per gli eccitamenti avuti dal Governo, fece predisporre gli studii dei primi tronchi di ambedue le linee, e quindi la costruzione di essi potrà essere quanto prima iniziata.

Avveratasi così la prima delle due ipotesi dalla legge previste, ne venne per conseguenza che, nei rapporti fra Governo e Società, prendessero novello vigore i patti stabiliti cogli atti di concessione; fra i quali è da menzionarsi quello dell'articolo 8 del Capitolato annesso alla legge 21 agosto 1862, numero 763, ove è stabilito che i raggi delle curve non siano mai minori di 500 metri e di 300 nelle traversate dell'Appennino, e che le pendenze non oltrepassino il 6 ed il 10 per mille, potendosi solo tollerare una pendenza massima del 25 per mille nelle traversate dell'Appennino.

Or bene, gli studii, che in epoche diverse furono eseguiti da autorevoli Commissioni tecnico-governative e dalla Società stessa, avevano già accertato le gravissime difficoltà tecniche, che occorreva di superare per stabilire un tracciato soddisfacente per queste linee.

A ciò si aggiunse che, ad osservare le prescrizioni che per curve e per pendenze sono imposte dal suddetto Capitolato, accrescerebbe immensamente la spesa di costruzione; mentre non è chi non debba riconoscere che tali condizioni onerosissime, che finora fecero restia la Società all'adempimento di questi obblighi, non sono imposte nemmeno per le grandi linee di comunicazione, che esigono il massimo sviluppo di velocità.

Perciò noi proponiamo (articolo 13) che, secondo le condizioni planimetriche ed altimetriche del tracciato, possano, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, essere ammesse modalità tecniche diverse da quelle prescritte dal citato articolo 8 del Capitolato.

Inoltre, per la linea da Termoli a Campobasso, stata riconosciuta universalmente di una difficoltà eccezionale, benchè ancora non sia compiuto l'esame a cui la Società attende per compilare i progetti nelle due ipotesi della sezione normale o di quella a binario ridotto, pure fin d'ora riteniamo indispensabile che, per la esatta osservanza della legge, nella previsione di doversi preferire la sezione ridotta, ne sia accordata opportuna facoltà al Governo, anche per istabilire la misura di una congrua sovvenzione chilometrica.

Finalmente, venendo all'ultimo punto contemplato dall'articolo 10 dello schema, osserveremo che per la linea Aquila-Terni, niun altro obbligo incomberebbe alla Società delle Ferrovie Meridionali che di giungere da Aquila a Rieti; e siccome la linea inscritta al nº 5 della tabella *A*, è Terni-Rieti-Aquila, così il Governo crede partito conveniente, anche per assicurarne l'esercizio, quello di compren-

dere fra le linee da costruirsi dalla Società delle Ferrovie Meridionali anche il detto tronco Terni-Rieti, di difficilissima esecuzione.

Tale nuova concessione deve naturalmente comprendere anche l'esercizio della linea, cogli stessi oneri e corrispettivi delle altre linee. Questi sono i concetti a cui ci inspirammo nel formulare l'articolo 10.

Discusse così e giustificate le modificazioni proposte per la parte tecnica alla legge 29 luglio 1879, occorrerà che si passi a ragionare delle altre modificazioni, che col presente schema si propongono alla parte finanziaria della predetta legge.

(Continua).

FERROVIA ROMA-SULMONA

Fervet opus. Oltre all'appalto ch'ebbe luogo il 28 spirato agosto pel 2° tronco della ferrovia Roma-Sulmona fra Tivoli e Cantalupo, della lunghezza di 16 chilometri, e del presuntivo importo di L. 3,600,000, venne dal Ministero dei lavori pubblici pubblicato testè l'avviso d'asta pel 22 corr., per l'appalto di parte del 3° tronco compreso fra Carzoli e Tagliacozzo, di m. 6710, che comprende la grande galleria di Monte-Bove, di m. 3813, e del presuntivo importo di L. 482,680, escluse espropriazioni ed armamento (V. *Notizie ferroviarie italiane*).

Inoltre, dal cav. Salvini ing.-capo, Direttore di questa ferrovia, vennero testè presentati al suddetto Ministero varii progetti per la traversata dell'Appennino abruzzese nella località detta del Carrito, con galleria di m. 3,500 circa, tanto nel caso che la linea debba raggiungere Molina, quanto se abbia a dirigersi sopra Sulmona.

Sarebbe quindi desiderabile che tali progetti fossero presto esaminati dal Consiglio superiore, affinchè i relativi lavori potessero venir tosto iniziati, inquantochè l'esecuzione delle due grandi gallerie di Monte-Bove e Carrito sono, per così dire, la chiave del tempo, che deve determinare il compimento di questa importante linea.

Per ultimo, il prefato cav. Salvini, allo scopo di accelerare l'ultimazione dei lavori di questa ferrovia, stabilita nel progetto di legge in 6 anni, ha proposto l'applicazione della perforatrice Fröhlik, la quale venne impiegata con successo nella costruzione delle gallerie d'accesso al Gottardo. Essa offrirebbe il vantaggio del 50 per cento sui mezzi ordinarii di perforazione, e la spesa starebbe nei limiti di L. 1,300 al metro corrente di galleria perfettamente ultimata. Così si verrebbe a guadagnare un anno e mezzo sul tempo previsto, e conseguentemente l'intera linea Roma-Sulmona potrebbe essere compiuta ed aperta all'esercizio nel primo semestre del 1885.

È bensì vero che, se con tale sistema di perforazione si possono dire superate in gran parte le difficoltà tecniche relativamente al tempo, resterebbero pur sempre quelle finanziarie, inquantochè la spesa per la costruzione della ferrovia Roma-Sulmona, giusta il sovraccitato progetto di legge, dovrebb'essere divisa in 12 annualità; ma nutriamo fiducia che il ministro Baccarini, il quale con tanto ardore ha sostenuto in Parlamento la necessità di accelerare la costruzione di questa importante linea, saprà superare le difficoltà che si frappongono.

La sola eccezione che crediamo poter contrapporre alle idee che si dicono esternate dal Ministro relativamente a questa importante linea, si è quella che si riferisce alla esecuzione del 1° tronco Roma-Tivoli, del quale si vorrebbe aggiornare la costruzione solo perchè fra Roma e Tivoli trovasi in esercizio il *tramway*, e la costruzione della ferrovia potrebbe arrecar danno alla neonata Società.

Prima di tutto, riteniamo che una ferrovia di primissima categoria come quella di Roma-Sulmona, la quale ha un' importanza commerciale e militare indiscutibile, non possa, nè debba menomamente essere subordinata all'esercizio del *tramway*, in modo da ritardarne in parte l'esecuzione.

In secondo luogo, la detta linea non può, nè potrà mai recar danno al *tramway*, il quale trae la principale sua esistenza dai bagni delle Acque Albule e dalle varie cave di pozzolana, pietre e ghiaia esercite lungo la linea; mentrecchè il 1° tronco della ferrovia Roma-Tivoli, passando ai piedi di Montecchio, cioè a sei chilometri dalle Acque Albule. non potrà, nè far concorrenza, nè recar danno alla Società del *tramway*.

Epperciò riteniamo che l' idea di aggiornare, anche per pochi mesi, la costruzione del suddetto 1° tronco sia un errore; inquantochè riuscirebbe illusorio e di nessun effetto l'esercizio del tronco Tivoli-Cantalupo e dei tronchi successivi, se questi non si trovassero contemporaneamente legati alla Stazione di Roma, dove naturalmente deve avere origine l'esercizio della ferrovia Roma-Sulmona, sia per facilitare, nell'interesse del Governo, i mezzi di trasporto dei molti materiali occorrenti alla costruzione dei tronchi successivi, e sia anche per riunire il più presto possibile la Capitale cogli importanti centri abruzzesi.

Da informazioni assunte ci risulta che dai varii Municipii di Montecchio, Palombara, Marcellina e Tivoli si son fatte pratiche allo scopo di accelerare la esecuzione del detto 1° tronco, e che il Municipio di Roma sta per intavolare pratiche nello stesso senso.

Convinti, pertanto, della necessità di addivenire tosto alla costruzione del tronco Roma-Tivoli, facciamo voti che il sullodato Ministro abbia a dare le più efficaci disposizioni, affinchè i lavori possano essere iniziati nella prossima stagione invernale, per essere ultimati contemporaneamente a quelli dei tronchi già appaltati e da appaltarsi.

K.

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 giugno 1880.

(Continuazione — Vedi n. 34).

IV. *Finanze.*

Siccome la *situazione finanziaria della Società della ferrovia del Gottardo* ha subìto parecchie modificazioni in seguito della riorganizzazione dell'impresa, così crediamo opportuno di presentare qui brevemente lo stato in cui essa attualmente si trova.

Il trattato internazionale del 1869 ha calcolato necessario per la costruzione della rete della ferrovia del Gottardo un capitale di 187 milioni di fr., sui quali le sovvenzioni stabilite assicurano . . . . Fr. 85 milioni

Il capitale formato dalla Società si compone di:

Emissione di Azioni	»	34	»
Id. Obbligazioni	»	68	»
Totale	Fr.	187	»
La Conferenza internazionale del 1877 ha valutato necessaria l'eccedenza per la rete ridotta a	»	40	»
Totale	Fr.	227	»

L'eccedenza di 40 milioni di fr. dev'essere fornita:

Da sovvenzioni degli Stati in ragione di . .	Fr.	28	milioni
Dalla Società » . .	»	12	»
Totale	Fr.	40	»

La situazione finanziaria si presenta dunque come segue:
Ammontare del capitale-sovvenzioni, su cui la Società può contare per la rete ridotta fr. 85+28 milioni Fr. 113 milioni
Capitale-Azioni (rimasto invariabile) . . . » 34 »
Capitale-Obblig. 1° rango fr. 68+6=74 milioni
Id. 2° rango » 6 » » 80 »

Totale Fr. 227 »

A questa somma devesi aggiungere la sovvenzione speciale della Svizzera e dell'Italia per la costruzione della linea del Monte-Cenere . . . . . . Fr. 6 milioni
Capitale-Obbligazioni in 1ª ipoteca sulla linea del Monte-Cenere . » 6 »
— » 12 »

Totale Fr. 239 »

Abbiamo dunque in totale:

Capitale-sovvenzioni . . . . Fr. 119 milioni
Capitale-Azioni. . . . . » 34 »
Capitale-Obbligazioni . . . . » 86 »

Totale Fr. 239 »

Nell'amministrazione, come nella contabilità, la distinzione è rigorosamente osservata tra i fondi destinati alla rete principale e quelli destinati alla linea del Monte-Cenere.

A. Conto per la rete ridotta.

Come risulta dall'*ottavo conto annuale* qui allegato, relativo all'esercizio 1879, noi disponevamo, durante l'esercizio medesimo, di un fondo di . . . . . . Fr. 15,516,286.72
proveniente dall'esercizio anteriore, nonchè dai *prodotti* seguenti:

1. Versamenti di sovvenzioni Fr. 19,362,505.79
2. Versamenti sulle Azioni » 6,051,967.78
3. Versamenti sulle Obbligaz. » 24,620,764.70
4. Altri prodotti (indiretti) . » 1,397,279.04

——— » 51,432,517.31

Totale Fr. 66,948,804.03

Esaminando anzitutto i *prodotti di sovvenzioni*, notiamo ch'essi si compongono di tre parti. Primieramente, i versamenti di sovvenzioni che i Cantoni di Zugo e del Ticino, nonchè la Compagnia del Nord-Est non avevano ancora eseguiti, ed inoltre le annualità non versate per il sesto e settimo anno di costruzione, che non furono trasmesse alla Società se non dopo la riorganizzazione dell'impresa, il tutto formante la somma totale di fr. 7,705,236.79. Il Cantone di Zugo e la Compagnia del Nord-Est hanno poi versato le loro quote parti, nonchè gl'interessi pel ritardo frapposto a tale versamento; per lo contrario, il Cantone del Ticino ed il Governo italiano hanno bensì pagato le loro sovvenzioni od annualità, ma non gl'interessi del ritardo, che furono loro richiesti.

I prodotti di sovvenzioni comprendono, in secondo luogo, il versamento degl'importi pei lavori del gran tunnel durante il VII anno di costruzione, importi fissati in fr. 8,212,181 dalla Commissione internazionale, secondo le massime adottate nei conti precedenti.

In terzo luogo, e per la prima volta, essi comprendono pure una quota parte per le linee d'accesso, ascendente a franchi 3,445,088. Al momento della fissazione di questa quota parte, fu convenuto che l'ammontare delle sovvenzioni ancora da versare per le linee di accesso e pel VII anno di costruzione e successivi, fosse ripartito in proporzione del valore dei lavori propriamente detti (cap. V), senza tener conto delle spese della Società, spese generali, formazione di capitali, spese d'amministrazione ed interessi. Supponendo che tutti gli Stati sovvenzionanti paghino un'annualità fissa pel VII anno di costruzione. come negli anni precedenti, l'ammontare della sovvenzione ancora da versare per le linee d'accesso ascende a fr. 37,444,445. Questa cifra rappresenta i 46|100 della somma di fr. 81,095,072, che rimane ancora da spendere, a datare dal 30 novembre 1878, per la costruzione propriamente detta (cap. X), in conformità alla giustificazione finanziaria. La somma di fr. 7,489,323, giustificata dalla Società, è stata adottata come l'ammontare delle spese di costruzione pel VII anno di costruzione, e la quota parte per le linee d'accesso è stata fissata sulla base sovraccennata, nei 46|100 di questa somma, cioè a fr. 3,445,088. —

Passando ora al *Capitale-Azioni*, bisogna accennare che il IV versamento è scaduto durante l'esercizio 1879. La somma da versare ascendeva allora, dedotti i 5 cuponi semestrali, che furono in appresso portati a credito degli azionisti, a fr. 52.22 per Azione, più gl'interessi dal 31 dicembre 1878 al giorno del versamento. Allo scopo di concedere maggiori facilitazioni ai portatori di Azioni, nonchè alle Casse di pagamento, ed avuto riguardo al tempo perduto nella timbratura dei titoli, il termine pel versamento fu fissato dal 31 gennaio al 20 febbraio. Inoltre fu lasciata facoltà ai portatori di Azioni, in conformità all'art. 2 della Convenzione addizionale del 12 febbraio 1878 col Consorzio finanziario, di effettuare, contemporaneamente al IV, anche il V versamento di fr. 100 del Capitale-Azioni, oppure di fare questo pagamento, salvo circostanze straordinarie che esigessero un versamento anteriore, successivamente al 30 giugno ed al 31 dicembre, mediante acconti d'un importo eguale al valore dei cuponi scaduti, però colla restrizione che il V versamento avrebbe interamente luogo al 30 giugno 1882.

Durante il primo termine suaccennato, il IV versamento venne effettuato per 40,614 Azioni sopra 68,000. Siccome da una parte si chiedeva se ed in quali proporzioni una seconda chiamata (conforme, del resto, agli statuti) farebbe entrare i versamenti sulle altre 27,386 Azioni; e siccome, dall'altra parte, il versamento dell'intero Capitale-Azioni costituiva una condizione della riorganizzazione dell'impresa, così l'Amministrazione si vide costretta a conchiudere con un Consorzio di Stabilimenti finanziarii una Convenzione (4 marzo 1879), colla quale il Consorzio garantiva alla Società, verso l'unico indennizzo di fr. 250,000, il IV versamento sulle Azioni della ferrovia del Gottardo, sulle quali avrebbe dovuto essere effettuato il versamento dal 31 gennaio al 20 febbraio, secondo la pubblicazione del 31 gennaio 1879. Egli è a codesto accordo, ed alla sicurezza risultante da ciò che la Società potrebbe presentare la sua giustificazione finanzieria, che si deve attribuire il fatto che, alla seconda chiamata, il versamento fu effettuato su tutte le Azioni, ad eccezione di 799. A tenore dell'art. 9 degli statuti sociali, queste 799 Azioni furono annullate con pubblicazione del 28 aprile, ed al loro posto si crearono nuovi titoli, che furono negoziati altrove a profitto della Società.

Sino al 31 dicembre 1879, il V versamento del 20 0|0 del Capitale-Azioni venne interamente eseguito sopra 12,345 Azioni, cioè per la somma di fr. 1,234,000. Quanto alle Azioni che non furono completamente liberate col V versamento, i cuponi scadenti al 30 giugno ed al 31 dicembre 1879 non furono rimborsati, ma contati come pagamento. L'ammontare relativo trovasi fra i prodotti (rubrica: *Versamenti sopra Azioni)*. Gli azionisti che hanno liberato interamente i loro titoli provvisorii, ricevettero dei titoli definitivi. Questi ultimi sono muniti di cuponi d'interessi sino al 1° luglio 1882 (durata del periodo di costruzione), ed a partire da questa data, dei cuponi di dividendi. —

Relativamente ai versamenti sul *Capitale-Obbligazioni*, devesi notare quanto segue:

La Convenzione addizionale del 12 novembre 1878 col Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo, nonchè la Convenzione di Berlino del 4 marzo 1879 con un Consorzio finanziario, essendo divenute esecutorie, il Sindacato del primo Consorzio (a termini della Convenzione 4 marzo 1879) ha fatto la dichiarazione, che il nuovo prestito di 6 milioni di franchi in 1ª ipoteca sarebbe compreso nella IV serie del Capitale-Obbligazioni di 20 milioni di fr., e quest'ultimo elevato per conseguenza a 26 milioni di franchi. Vennero dunque per questo prestito creati dei titoli simili a quelli delle altre serie, in cedole di fr. 1000 con cuponi d'interesse semestrale e colla data della emissione del 1º luglio 1879.

In conformità alle disposizioni dell'art. 5 della Convenzione del 12 febbraio 1878, il Consorzio doveva versare, 6 settimane dopo l'approvazione data il 12 giugno 1879 alla giustificazione finanziaria della Società della ferrovia del Gottardo (vale a dire al 24 luglio), il 15 0[0 o 3 milioni di fr. sulla IV serie primitiva di Obbligazioni di 20 milioni di fr., ed altri 3 milioni di fr. tre mesi più tardi (al 24 ottobre); ovvero, se ciò gli convenisse meglio, esso poteva fare delle anticipazioni d'un importo eguale, verso cessione della quota-parte delle sovvenzioni di prima scadenza. In luogo di questi 6 milioni di fr., il Consorzio prese sino alla fine dell'esercizio por fr. 14,178,765 di Obbligazioni, che pagò al corso di presa del 95 0[0. Nessuno dei membri del Consorzio usò del diritto che gli conferisce la Convenzione, di aggiornare la presa delle Obbligazioni al di là del termine di versamento, in quanto sia anticipato alla Società un ammontare corrispondente.

Con sentenza del Tribunale superiore del Cantone di Berna, il sig. C. W. Schlaeofer (ossia la Società di credito svizzero a Zurigo), il quale non aveva voluto aderire alla Convenzione addizionale del 12 febbraio 1878 per una somma di fr. 63,823.50, ed erasi rifiutato, in seguito a modificazioni di circostanze, a prendere altre Obbligazioni, è stato costretto a pagare e condannato nelle spese. Per conseguenza, la quota-parte della Società di credito svizzero è stata pure versata.

Il prestito di 1º rango dell'ammontare di 6 milioni, aggiunto alla IV serie d'Obbligazioni (prestito che il Consorzio assunse, in conformità alla Convenzione di Berlino 4 marzo 1879, al corso di 60 0[0, con l'impegno di bonificare alla Società il prodotto eccedente il 63 0[0, è stato, durante l'esercizio 1879, interamente versato dal Consorzio.

Sul Capitale-Obbligazioni di 2º rango dell'ammontare di 6 milioni di franchi, vennero versati, durante l'esercizio suddetto, fr. 4,442,000. Il prestito è stato interamente coperto: franchi 5,820,000 furono presi da imprenditori e fornitori, e franchi 180,000 collocati altrove. Siccome parecchi imprenditori e fornitori si erano impegnati ad accordare forti ribassi pel caso che, entro un termine fisso, essi fossero liberati dall'impegno di prendere delle Obbligazioni in pagamento; e siccome, dall'altra parte, ci si facevano offerte favorevoli per la presa di queste Obbligazioni, così avemmo occasione di usare del diritto di riscatto riservato nelle Convenzioni pei lavori. Il ribasso così ottenuto raggiunge la cifra di fr. 300,000, dedotta la commissione bonificata per altro collocamento. Anche per questo prestito di 2º rango, furono creati dei titoli al portatore in cedole di fr. 100 con cuponi d'interesse semestrale, e colla data d'emissione 1º ottobre 1879.

Secondo le prescrizioni, tutti i titoli non ancora emessi del prestito della IV serie, pei quali è stata costituita una 1ª ipoteca, ed i titoli del prestito di 6 milioni di fr. pei quali è stata costituita una 2ª ipoteca, furono timbrati, firmati ed inscritti nel registro delle ipoteche dal tenitore del libro federale delle ipoteche. I portatori di Obbligazioni della I, II e III serie già emesse, e che sono pure comprese nella 1ª ipoteca, furono informati ch'erano autorizzati ad inviare i loro titoli, affinchè vi siano apposti i timbri e vi sia inscritta la creazione dell'ipoteca. —

A proposito dei *prodotti indiretti*, ammontanti a franchi 1,397,279.04, notiamo che le linee ticinesi di pianura vi contribuirono per una somma di fr. 156,199.56 (fr. 47,737.78 nel 1878), ammontare dell'eccedenza dei prodotti dell'esercizio sulle spese. Il prodotto netto delle carte, effetti e conti d'interessi ammonta a fr. 1,129,771.66, cioè al 5.169 0[0 del capitale di fr. 21,857,441, che noi abbiamo avuto in media a nostra disposizione. Il prodotto delle affittanze, nonchè quello delle rivendite di terreni non si allontanano che in modo insignificante da quelli dell'anno precedente.

Sulla somma di cui noi disponevamo, e che, compreso il fondo dell'esercizio precedente, si elevava a Fr. 66,918,804.03, furono *spese* nel corso dell'anno:

1. Per rimborsi . . . . Fr.	» »	
2. Per spese di formazione del capitale di costruzione (porti, differenze di corsi, creazione di titoli). . . . »	3,550,999.06	
3. Per Amministrazione centr. »	241,839.04	
4. Per servizio degl' interessi del Capitale-Azioni versato e del Capitale-Obbligazioni. »	4,425,539.55	
5. Per costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica) . . . . »	20,060,362.34	
Totale delle spese	———— »	28,278,739.99

Riporto a conto nuovo al 31 dicembre 1879 Fr. 38,670,064.04

La rubrica 2ª contiene, a fianco di una somma di fr. 1942.85, spese di porto per la percezione del capitale-sovvenzioni, e di un'altra somma di fr. 66,943.96 per la creazione di titoli definitivi d'Azioni e d'Obbligazioni, compresa l'imposta del bollo e le spese d'inserzione, una spesa di fr. 3,482,112.25 per differenze di corso previste nella Convenzione, e commissioni per l'emissione del Capitale-Azioni e del Capitale-Obbligazioni. Quest'ultima somma va divisa come segue:

Garanzia del 4º versamento sulle Azioni, a termini della Convenzione sovraccennata 4 marzo 1879, e male spese . . . . Fr.	250,150.00
Versamenti sulla IV serie del Capitale-Obbligazioni di 20 milioni di . . . . . . »	708,938.25
Prestito di 1º rango di 6 milioni di fr., a termini della Convenzione 4 marzo 1879 . . »	1,315,524.00
Prestito di 2º rango di 6 milioni di . . . »	1,207,500.00
Totale Fr.	3,482,112.25

Il Consorzio si è spogliato delle Obbligazioni del prestito di 6 milioni di fr. in 1ª ipoteca, per la maggior parte al corso di 87.5 0[0, ed ha bonificato alla Società, in conformità alla Convenzione del 4 marzo 1879, oltre il corso di presa del 60 0[0, anche i 3[4 del prodotto netto eccedente il 63 0[0, nell'importo di fr. 1,085,476. Il corso di emissione di queste Obbligazioni è dunque per la Società della ferrovia del Gottardo di 78.6746 0[0. Nella perizia che servì di base alla giustificazione finanziaria, si era portato in conto pei 6 milioni di fr. di cui si tratta, un corso del 60 0[0; cioè un ribasso di 40 0[0, o in cifre fr. 2,400,000.

Per le Obbligazioni in 2ª ipoteca si è mantenuto il corso di presa di 75 0[0, stipulato nelle Convenzioni concernenti i lavori e nella giustificazione finanziaria: per il collocamento delle Obbligazioni riscattate agl'imprenditori, è stata bonificata altresì una tenue commissione, che nondimeno supererà franchi 300,000 in seguito all'elevazione del ribasso risultante da tale riscatto. Se si porta in conto questa economia, il corso

di presa di 6 milioni di fr. di Obbligazioni in 2ª ipoteca raggiunge l'80 0[0.

I fr. 20,060,362.34 di spese per la costruzione della linea si ripartiscono nel modo seguente:

Pel grande tunnel del Gottardo	Fr.	8,317,891.00
Per le linee d'accesso	»	11,742,468.34

Il complesso dei fondi disponibili alla fine dell'anno era *collocato* come segue:

Carte	Fr.	19,119,449.97
Effetti	»	5,483,650.80
Debitori diversi (dedotti i creditori)	»	14,057,722.81
Cassa	»	9,240.46
Totale	Fr.	38,670,064.04

Le carte, come negli anni precedenti, sono portate nel bilancio al prezzo d'acquisto. Una stima al corso della giornata, fatta il 31 dicembre 1879, diede un aumento di fr. 260,361.59. Le carte consistono esclusivamente in fondi di Stato, Obbligazioni di ferrovie, ed ipoteche, come segue:

Fondi di Stato ed Obblig. di ferrovie svizzere	Fr.	6,299,578.85
Id. id. id. tedesche	»	3,503,926.25
Id. id. id. italiane	»	3,373,063.62
Bonds americani	»	5,440,614.59
Fondi russi	»	502,266.66
Totale	Fr.	19,119,449.97

Dopo la fine dell'anno, una parte considerevole dei Bonds americani furono rivenduti con un vantaggio di fr. 163,000.

Nei programmi dei lavori e nelle perizie presentate, secondo le prescrizioni, all'alto Consiglio federale svizzero, fu previsto per l'VIII *annata di costruzione* le spese seguenti:

Pei lavori nel gran tunnel	Fr.	14,212,434.00
Pei lavori sulle linee d'accesso	»	34,221,465.00
Per spese generali (spese d'amministrazione, interessi e ribasso di corsi)	»	5,492,032.00
Totale	Fr.	53,925,931.00

B. Conto per la linea del Monte-Cenere.

La perizia presentata all'alto Consiglio federale svizzero al momento dell'accettazione della giustificazione finanziaria, prevede per la costruzione della linea del Monte-Cenere una somma di 12 milioni di franchi. In questa perizia non è tenuto conto delle spese che furono già fatte per la linea del Cenere (studii preliminari, acquisti di terreni, e partecipazione alle gare di Lugano e Bellinzona), poichè tali spese sono comprese nella perizia generale della linea Immensee-Pino. Il totale di 12 milioni di fr. stabilito nella perizia rappresenta la somma massima che la costruzione della linea Giubiasco-Lugano esigerà ancora.

Durante l'esercizio 1879, il Consorzio, che si è impegnato a prendere il capitale di 6 milioni di fr. da formare dalla Società, ha fatto, in conformità alla Convenzione del 7 giugno 1879, un primo versamento di 1 milione. Il pagamento è stato effettuato, col nostro consenso, il 31 ottobre in luogo del 30 settembre; e per questo pagamento furono creati dei titoli definitivi di Obbligazioni con cedole di fr. 500 e cuponi d'interesse semestrale. Essi portano la data del 1° ottobre 1879, sono tolti da un registro a matrice, e, come per le altre Obbligazioni, sono rivestiti di due firme effettive e muniti del timbro della Società.

A questo capitale versato di	Fr.	1,000,000.00
si devono aggiungere gl'interessi scaduti in	»	4,044.35
Totale degl'introiti	Fr.	1,004,044.35

Riporto		Fr.	1,004,044.35
Su questa somma si è speso:			
Per la formazione del capitale e creazione dei titoli	Fr. 126,384.55		
Per la costruzione della linea	» 154,533.11		
	Fr. 280,917.66		
Da dedurre: Prodotti (bonificazioni d'interesse dal Consorzio)	» 4,246.58		
		»	276,671.08
Totale nuovo		Fr.	727,373.27

ch'è collocato e porta interesse negli Stabilimenti bancarii, e non è mai confuso cogli altri fondi della Società.

Per l'annata di costruzione di cui ci occupiamo, è stata prevista una somma di fr. 3,864,500 per la costruzione della linea, e fr. 215,500 per le spese generali.

Quanto alle *cauzioni* deposte in mano alla Società, esse si componevano alla fine dell'esercizio di:

	1878	1879
Cauzione J. Favre	Fr. 6,775,567.00	Fr. 6,965,437.00
Cauzioni d'imprenditori e fornitori	» 426,649.60	» 4,226,189.60
Cauzioni di funzionarii ed impiegati	» 779,700.00	» 824,160.00
Linea principale, cauzioni dei membri del Consorzio	» 4,000,000.00	» 1,988,900.00
Linea del Monte-Cenere, cauzioni dei membri del Consorzio	» »	» 500.000,00
Totale	Fr. 11,981,916.60	Fr. 14,504,686.60

Le cauzioni dei membri del Consorzio si sono diminuite pel fatto, ch'esse furono rimborsate a quei membri che hanno interamente effettuato il pagamento della loro quota-parte alla IV serie d'Obbligazioni.

(Continua).

SUI MEZZI DI PREVENIRE GLI ACCIDENTI FERROVIARII

(Continuazione — V. N. 35).

Segnali. — La sicurezza dell'esercizio delle ferrovie riposa soprattutto sull'osservazione dei segnali.

Gli apparati fissi, stabiliti sul binario e manovrati a distanza, per trasmettere ai macchinisti dei treni i segnali di fermata o di strada-libera, nei pressi delle Stazioni, fermate o biforcazioni, ponti giranti ed altri punti speciali, presentano alcune differenze sulle diverse reti; ma sono dappertutto disposti ed ordinati nelle condizioni volute per garantire la sicurezza, purchè le loro indicazioni sieno rispettate. Il loro funzionamento è, in generale, soddisfacente, e su alcune linee si attende anche a perfezionarli.

Sulla rete d'Orléans non si adopera comunemente che il disco rotondo a distanza per ordinare la fermata; il Mezzodì, indipendentemente dal disco rotondo, di cui non fa che un segnale di fermata da oltrepassarsi con certe precauzioni, adottò invece il disco quadrato di fermata assoluta. Gli stessi sistemi di dischi avanzati di fermata relativa e di dischi quadrati di fermata assoluta, si trovano sulla rete dell'Ovest, la quale impiega altresì un palo di protezione, indicatore del limite al di qua del quale trovasi coperto un treno, che ha oltrepassato il segnale avanzato.

La Compagnia dell'Est impiega egualmente i dischi avanzati rotondi, i segnali quadrati, che duplicano alcuni dischi avanzati e coprono, a piccola distanza, gli scambi delle biforcazioni, ed alcuni punti che devono essere difesi in modo particolare; ed in fine i pali di protezione, posti fra i dischi avanzati ed i punti speciali da coprire.

Sulla rete Parigi-Lione-Mediterraneo si trova il disco avanzato rotondo, ed il disco quadrato di fermata assoluta. Vi si aggiunse, ma soltanto sui binarii interni di servizio delle Stazioni principali, del pari che su alcune altre reti, un disco giallo, le cui indicazioni non sono dirette che ai treni in formazione ed alle macchine in manovra nelle Stazioni. L'aggiunta principale fatta da lungo tempo su questa rete consiste in alcuni semafori a braccia mobili, adoperati per proteggere, sul luogo, le Stazioni, le biforcazioni, ed in generale tutti i punti sui quali la circolazione dei treni o delle macchine può incontrare ostacoli improvvisi. I semafori sono pure impiegati su questa rete, così nelle Stazioni, come nei posti intermediarii del Block-systeme, per mantenere sul doppio binario la guarentigia dei treni che si succedono nello stesso senso.

Sulle ferrovie del Nord, i segnali ordinarii dei binarii, dischi a distanza e dischi di fermata assoluta, sono oggetto di perfezionamenti continui. Su questa rete, che dà l'esempio di tutti i progressi e miglioramenti, non si potrebbe desiderare che l'uso dei segnali fissi semaforici, posti nell'interno delle Stazioni della linea di Lione, così utili per guidare i macchinisti, i quali non hanno, per regolare il loro cammino, dopo oltrepassato il disco a distanza, che i segnali a mano, spesso invisibili o insufficienti, dati loro dagli scambiatori.

Cinque Compagnie sopra sei, Nord, Lione, Ovest, Est e Mezzodì, fanno uso di sonerie elettriche di disco (tremolanti), che cominciano a suonare appena il disco a distanza è rivolto a fermata, e continuano a farsi udire finchè la Stazione è coperta dal disco.

Sarebbe desiderabile che l'uso di queste sonerie divenisse generale su tutte le reti: almeno per tutti i segnali avanzati, che non sono visibili dal posto di manovra. I contrappesi di tutti i dischi a distanza sono, d'altra parte, generalmente disposti in modo da mettere e mantenere il disco a fermata, se per caso avviene una rottura del filo di manovra.

L'uniformità dei colori dei segnali: rosso per la fermata, bianco per la strada-libera, verde pel rallentamento, si è già ottenuta sui binarii principali di tutte le nostre reti. Non vi sarebbe che un passo da fare perchè l'uniformità del segnale di fermata assoluta del disco quadrato, e l'impiego dei semafori, fosse pure stabilita; ma bisognerebbe allora modificare i regolamenti di parecchie Compagnie per ricondurle ad un tipo comune, e tale necessità non venne riconoscinta.

I treni non lasciano, in generale, le linee appartenenti ad una stessa Compagnia. Quando passano sopra un'altra rete, essi cambiano macchina alla Stazione di congiunzione, se non si tratta di un breve percorso sulla rete vicina, nel qual caso non può esservi alcun inconveniente.

Sulle linee di parecchie Compagnie (specialmente Orléans, Ovest e Nord) tutti i dischi di fermata assoluta sono muniti, sul doppio binario, di un apparato manovrato dal giuoco dell'albero, che viene a collocare due petardi sul binario, allorchè il disco è rivolto a fermata, e che si ritirano se il disco non è stato oltrepassato, allorchè lo si rimette a strada-libera.

Questa disposizione, che aggiunge alla sicurezza, costringendovi l'attenzione del macchinista, sarebbe utile che venisse generalizzata.

L'uso frequente e già diffuso dei segnali detonanti, particolarmente di notte ed in tempo di nebbia, è, del resto, da raccomandarsi particolarmente. La sicurezza delle ferrovie inglesi, colle nebbie le più fitte e su linee sovraccariche di traffico, dipende dalla regola invariabilmente osservata di duplicare ciascun segnale fisso a fermata, e dalla presenza di un agente munito d'una lanterna rossa e d'un petardo posto sulla rotaia.

Affine di evitare che i macchinisti possano passare disattenti dinnanzi un segnale a fermata, la Compagnia del Nord adopera ora largamente un mezzo di avviso automatico, ch'essa ha ricavato da una delle più ingegnose applicazioni elettriche sviluppate sulla sua rete.

Nei pressi di tutte le Stazioni delle sue tre linee principali, sono ora stabiliti sul binario dei contatti fissi, a 200 metri innanzi dei dischi a distanza, e messi in relazione elettrica coll'apparato di questi dischi, disposto in modo da fare l'ufficio di commutatore, dando passaggio ad una corrente, o interrompendola, secondo che il disco è rivolto a fermata od a strada-libera. Dei fischietti elettro-automotori dei sigg. Lartigue, Forest e Digney fratelli (il cui giuoco è basato sull'uso dell'elettro-calamita Hugues), adattati alle locomotive, sono messi in azione e fanno udire un fischio prolungato al passaggio della macchina sul contatto fisso, quando il disco è rivolto a fermata. Nè il fischio cessa di farsi udire se non al momento in cui il macchinista chiude l'uscita del vapore. Si può allora esser certi che il segnale è stato udito.

La macchina è munita di una spazzola metallica, che sfrega, passando sul contatto fisso, e trasmette all'apparato del fischio la corrente della soneria ordinaria del disco, se questo è rivolto a fermata.

Con una disposizione analoga, lo stesso apparato elettrico permette di far agire la valvola dell'eiettore a vapore del freno Smith, od il rubinetto d'un freno ad aria compressa, e di ottenere automaticamente, passando sul contatto fisso di un disco a fermata, così il rallentamento, come pure la fermata completa del treno. Tutti i dischi delle linee per espressi del Nord, in numero di circa 350, sono già provveduti del contatto fisso, e 209 locomotive sono munite di spazzole metalliche e di fischietti elettro-automotori. L'uso di questi apparati è dunque entrato in una via di applicazione pratica assai larga, e si può aggiungere ch'esso dà i risultati più soddisfacenti.

La Compagnia, facendo un nuovo passo su questo sistema di avvisi elettrici automatici, ha posto recentemente alla prova, in due punti (alla biforcazione di Senlis, presso Chantilly, e ad Essigny), una nuova disposizione di apparati avente per iscopo:

1° di prevenire la Stazione che un treno è passato davanti il disco che la protegge, allorchè il disco si trova indebitamente cancellato;

2° finchè la Stazione non abbia messo a fermata il disco per coprire questo primo treno, prevenire il secondo treno che lo segue, ch'esso è preceduto dall'altro, il quale non è coperto dal disco.

Questo doppio risultato (questa protezione elettro-automatica d'una Stazione) si ottiene colla installazione di un secondo contatto fisso tra il disco e la Stazione, collegato alla soneria del disco ed al primo contatto fisso mediante un filo speciale ed una seconda pila. Se il disco è cancellato al momento in cui la macchina passa sul secondo contatto, nello stesso tempo ch'essa annuncia il suo arrivo facendo agire la soneria della Stazione, mette automaticamente in carica elettrica il contatto fisso posto all'innanzi del disco, ed assicura così l'azione del fischietto elettro-automotore di qualunque macchina che potesse seguirla.

Questi apparati elettrici automotori, il cui uso si va estendendo sempre più sulla rete del Nord, funzionano generalmente con grande sicurezza in ragione della loro semplicità. Essi non sono però considerati che come apparati ausiliarii di sicurezza, che non devono per nulla esonerare i macchinisti dalla loro vigilanza ordinaria, nè dispensare alcun agente dalla stretta esecuzione dei regolamenti.

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 7 settembre.

I nuovi e potenti vapori fatti costruire dal Florio di Palermo pel servizio della linea dell'America del Nord continuano a solcare l'Atlantico, a tutte spese della Compagnia armatrice e senza sussidio di sorta. Trattandosi di una intrapresa di altissima importanza commerciale e politica per la Nazione italiana, sembrerebbe si dovesse sovvenirla per assicurarne l'esistenza,

la quale deve svolgersi in concorrenza colle potenti linee straniere, come le *Messaggerie Francesi* e le *Cunard* e *White Star* Anglo-americane.

Disgraziatamente, il Governo italiano si occupa poco di quello che il Sax chiamerebbe *Volkswirtschaft*, o economia generale nazionale. Ed allo stesso modo che si è lasciata svolgere la concorrenza del servizio dei vapori francesi a Tunisi, a Malta e fino a Siracusa, per esitazione nell'accordare una sovvenzione per qualche linea di più al Rubattino, temo si farà col Florio, lasciando perire un elemento prezioso della vita economica del paese, che è appena in germe.

Ho voluto scrivervi di questo, perchè lo studio del problema della navigazione nazionale a vapore sulle grandi vie di comunicazione e quello delle sue influenze economiche conduce a stabilire come canone, che lo Stato ha, colle dovute limitazioni, la stessa ragione di spendere a fondo perduto pel mare, di quella che ha per fare ed esercitare linee di ferrovia, che non dànno *direttamente* nemmeno la rimunerazione delle spese di esercizio.

Quella che gli Inglesi chiamano *competition for the field*, cioè la lotta pel campo dell'attività degli scambi, si combatte sul mare come fra le linee di terra, e si deve combattere con pari energia là e quà. Rimando poi chi voglia di ciò più larghe prove ai bei lavori del Knies sui servizii in cui lo Stato deve intervenire, perchè il privato non li può prestare da sè solo. —

Dalla Camera di commercio ed arti di Carrara sono stati recentemente pubblicati alcuni prospetti statistici sulle spedizioni di marmi fatte in Italia ed all'estero dalle città di Massa e Carrara nell'anno 1879.

Dai predetti prospetti ricavo i seguenti dati riassuntivi:

Il totale delle spedizioni di marmo fatte nel detto anno ammonta in complesso a chilog. 121,958,780; e di questi, 52,774,680 chilog. furono spediti per ferrovia, e chilog. 69,184,100 per la via di mare. — Le spedizioni per ferrovia in Italia raggiunsero i chilog. 39,721,460, e quelle per l'estero chilogrammi 13,053,220. All'estero furono poi quasi esclusivamente destinate le spedizioni fatte per la via di mare dai porti di Livorno, Genova. Napoli, ecc.

Il marmo esportato da Carrara e da Avenza per ferrovia raggiunse il peso di . chilog.		37,245,637
e dalla spiaggia di Avenza per via di mare	»	67,377,100
Totale esportazione da Carrara	»	104,622,737
Quello trasportato da Massa per ferrovia fu di . . . . chilog.		15,529,043
e dalla spiaggia di San Giuseppe per mare	»	1,807,000
Totale esportazione da Massa .	»	17,336.43
E complessivamente da Massa e Carrara . . . . chilog.		121,958,780

Nell'anno 1878 si esportarono soli chilog. 94,366,573 di marmo: e quindi nel 1879 si ebbe un aumento nell'esportazione di chilog. 27;592,207. —

Chiudo questa mia col darvi il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 30 agosto al 4 corrente.

Esso approvò i progetti concernenti:

L'ampliamento del fabbricato viaggiatori e la costruzione di una pensilina nella Stazione ferroviaria di Girgenti;

Le opere di consolidamento occorrenti nella scarpata a valle del rilevato al chilom. 104 della ferrovia da Catania a Licata;

La difesa dell'argine stradale dalle mareggiate a destra ed a sinistra del torrente Mangiafico, nel tronco Catanzaro-Reggio della ferrovia da Taranto a Reggio;

La costruzione di un ponte provvisorio in legname sul Flumendosa, nel tronco da Muravera alla Gibba della Giustizia, lungo la strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, in provincia di Cagliari;

La sistemazione e rettifica del tronco fra l'abitato di Ampezzo e quello di Forni di Sotto, della strada provinciale di 2.a serie da Villa Santina al Monte Mesurino, in provincia di Udine;

La sistemazione della difesa frontale alla sponda destra di Po, di fronte all'abitato di Rea, in provincia di Pavia;

Il prolungamento dei moli del porto di San Remo, in provincia di Porto Maurizio.

Il Consiglio superiore ha infine approvata la classificazione tra le strade provinciali di quella comunale detta Corneta, dall'abitato di Ceprano alla Stazione ferroviaria omonima, in provincia di Roma.

DELTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Le conferenze, a cui accennammo nel nostro numero del 18 agosto p. p., tenutesi in Firenze fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane per l'esame definitivo del progetto di Convenzione pei trasporti internazionali sulle strade ferrate, si chiusero il 31 detto mese. dopo sette giorni di discussione, che condusse al completo accordo dei conferenti sopra tutti i punti essenziali di quell'importante elaborato.

Il risultato di tali studii verrà tosto rassegnato, in una Memoria riassuntiva, al Ministero dei lavori pubblici, il quale potrà oramai, con piena cognizione di causa, determinare la sua linea di condotta in un argomento di tanto pubblico interesse, qual'è quello della unificazione della legislazione ferroviaria internazionale nei punti di diritto più salienti e che davano luogo alle più gravi ed inestricabili controversie.

Nelle informazioni del nostro numero precedente abbiamo detto che il giorno 15 del corrente mese avrebbe iniziato le sue sedute a Lucerna la Commissione nominata dal Consiglio di amministrazione della Società del Gottardo, allo scopo di prendere in esame la domanda dei Cantoni di Berna e Lucerna per la costruzione

immediata della linea Lucerna-Immensee. Veniamo ora informati che la riunione della predetta Commissione è stata rimandata alla metà di ottobre, nella quale epoca avranno luogo a Lucerna anche le sedute del detto Consiglio di amministrazione.

Dal Ministero dei lavori pubblici è stato disposto che vengano iniziati gli studii definitivi della linea di 3.a categoria Ponte San Pietro-Seregno. L'esecuzione di questi studii sarebbe stata affidata all'ing. Balzaretti del R. Commissariato per l'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia. (V. *Notizie ferroviarie italiane).*

Gli studii per la linea Cuneo-Mondovì, ai quali provvede l'ingegnere-capo del Genio civile di Cuneo, procedono assai alacremente. Sappiamo che pel 1.o tronco della linea sono ultimati i rilievi di campagna, nonchè i lavori di disegno al tavolo. Questo progetto sarà presentato all'Autorità superiore prima della metà del mese corrente.

Richiamiamo l'attenzione dei nostri fabbricanti di carri per uso ferroviario sulla recente deliberazione del Consiglio di amministrazione della Società per le Strade ferrate Romane, circa la provvista di nuovo materiale, che il Consiglio stesso avrebbe autorizzata. Manca tuttora l'approvazione governativa; ma siccome questa non si farà lungamente attendere, così crediamo utile prevenire i suddetti fabbricanti che, qualora non sorgano opposizioni da parte del Governo, la Società intenderebbe aprire al più presto una gara fra le Ditte nazionali per la provvista delle casse e dei freni occorrenti a n. 200 vagoni coperti da merci ed a n. 30 carri da bagagli.

Però, per la provvista della corrispondente grossa ferramenta, sarebbe intenzione della Società di richiedere le offerte delle più accreditate fra le Ditte estere.

A proposito poi di questa nuova fornitura di materiale, sappiamo ch'essa è resa necessaria pei cresciuti bisogni del traffico, in seguito ad un considerevole e progressivo aumento nei trasporti.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha indetto pel 23 corr. le seguenti gare:

1° per la fornitura di 10,500 tonnellate di carbone inglese in mattonelle, di cui 6000 da consegnarsi a Genova e 4500 a Pisa,

2° per la fornitura di altre 10,500 tonn. di carbone grosso inglese, ripartita come sopra.

Il termine utile per la presentazione delle schede è fissato al giorno 21.

Dal Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie vennero, fra altre, prese ultimamente le seguenti deliberazioni:

Ha aggiudicato alla Ditta Henschel et Sohn di Cassel la fornitura di sei locomotive da merci;

Ha aggiudicato alla Ditta fratelli Polla di Torino la fornitura di 50 tonnellate di ghisa fusa greggia;

Ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici i preventivi di spesa per l'impianto del servizio merci a P. V. nella Stazione di Cervo, per quello del servizio telegrafico nella Stazione delle Pioppe, e pel prolungamento del binario d'incrociamento nella Stazione di Montecatini;

Ha pure rassegnato al Ministero il fabbisogno per l'acquisto di 12 locomotive per la nuova linea Novara-Pino.

A schiarimento di quanto era detto nell'articolo, da noi pubblicato la scorsa settimana, sulla ferrovia Torino-Orbassano-Giaveno, circa la decadenza dalla concessione dei *tramways* della provincia di Brescia, pronunciata da quella Deputazione provinciale a carico dell'ing. Giovanni Corti, dobbiamo oggi avvertire che l'ing. Corti non era se non il rappresentante della Società inglese (*The Province of Brescia Steam Tramway Company Limited*), dichiarata decaduta, come fu già annunciato nel *Monitore* dell'11 agosto p. p., tra le notizie ferroviarie italiane.

Siamo poi assicurati che successivamente la Deputazione provinciale di Brescia ha investito lo stesso ing. Corti della suddetta concessione, e che questi ha già date le opportune disposizioni per metter tosto mano ai relativi lavori.

In relazione a quanto abbiamo scritto nei nostri numeri del 18 e 25 agosto p. p. circa la questione che si agita in Italia, per la scelta del nuovo passaggio alpino attraverso il Sempione o il Monte-Bianco, ci compiacciamo di vedere come la *Perseveranza*, nel suo numero d'oggi, con parole per noi molto lusinghiere, dichiara di *dividere completamente* i nostri *apprezzamenti*, che riconosce *savii*.

Essa aggiunge poi a tale proposito:

« E siamo lieti di constatare come, per iniziativa della nostra Camera di commercio e della Deputazione provinciale, si sia istituito in Milano un Comitato (composto dell'on. Robecchi, presidente, e dei signori: Giulio Bianchi, Luigi Canzi e G. Mussi, deputati; prof. G. Colombo; ing. Giuseppe Bianchi e dottor A. Villa-Pernice, deputati provinciali; F. Mangili, L. Sala, ed ing. L. Tatti, consiglieri comunali), col mandato di studiare la questione e di invigilarne lo sviluppo, nell'interesse della nostra città e del paese; e aggiungeremo che il Comitato attende già da qualche tempo alacremente al suo mandato, e che ha pubblicato in questi giorni una prima relazione dei suoi

lavori, redatta dall'egregio ing. Tatti, della quale ci riserviamo di parlare più diffusamente in seguito ».

E noi pure non mancheremo di occuparcene.

All'ultimo momento ci giunge da Bruxelles la notizia che l'egregio nostro amico ing. Oreste Lattes, ispettore delle industrie e delegato del Governo italiano al Congresso dell'industria e del commercio in quella città, venne proclamato vice-presidente d'onore del Congresso stesso, insieme col senatore conte Arrivabene, e che ambidue vennero poscia presentati al Re.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona. — La mattina del 22 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura della galleria di Monte-Bove e suoi accessi lungo la ferrovia da Roma alla linea Aquila-Sulmona, della lunghezza complessiva di metri 6,741.76 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dell'armamento e materiale fisso), per la presunta somma di L. 4,826,804.

I lavori dovranno essere compiuti entro sei anni dal giorno della consegna. — Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Aquila pel deposito interinale di L. 200,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 300,000 come sopra.

Ferrovia Macerata-Albacina. — La mattina del 21 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Macerata, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra la Stazione di Matelica e la nuova Stazione di Albacina, da stabilirsi al punto d'innesto colla ferrovia in esercizio Ancona-Foligno-Roma, nelle provincie di Macerata e di Ancona, della lunghezza di metri 10,940 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi, ecc.), per la presunta somma di L. 926,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro sedici mesi dal giorno della consegna. — Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Macerata, pel deposito interinale di L. 40,000 in numerario, od in rendita D. P.; la cauzione definitiva èfissata in L. 92,000 come sopra.

Tramways di Roma. — Leggiamo nel *Diritto*:

Fra alcuni giornali di Roma si è impegnata una polemica circa la questione dei *tramways* per i colli Albani.

Vi è discrepanza nelle opinioni e cozzo negli interessi. Una Società, d'accordo col solo Municipio di Albano, vuol costruire un *tramway* diretto fra quel centro e Roma, percorrendo l'intera via Appia; un'altra Società ha progettato un'altra linea di *tramway*, destinata ad abbandonare ad un certo punto la via Appia ed a giungere ad Albano, toccando prima gli altri paesi principali dei Castelli Romani. Da ciò la polemica a cui accennavamo.

A noi sembra che il miglior progetto, e per conseguenza il preferibile, sia quello secondo il quale verrebbero allacciati a Roma tutti i paesi principali del Lazio. Se il Comune di Albano vuol costruire un *tramway* per conto suo, lo faccia: la stampa non può che far voti affinchè il *tramway* congiunga a Roma anche Marino, Nemi, Castel Gandolfo e gli altri Castelli Romani.

Non entriamo nella questione tecnica. Diciamo solo ciò che desidera la nostra cittadinanza, e indichiamo quel che si dovrebbe fare nell'interesse del commercio e dell'industria.

— Lo stesso giornale aggiunge poi, in data del 6:

Il Prefetto di Roma ha nominata una Commissione per risolvere la questione del *tramway* di Albano.

La detta Commissione è composta dell'avv. Alessandri, dell'ing. Marucchi e di un terzo consigliere provinciale.

Questi bravi signori non hanno preso la cosa per ischerzo, come il più delle volte fanno i membri delle solite Commissioni; ma, messisi subito al lavoro, hanno già adempiuto all'impegno assunto, ed hanno presentato all'on. Gravina le loro conclusioni.

Tramways di Firenze. — La *Nazione* del 5 scrive:

La Società generale dei *tramways* di Bruxelles, desiderosa di metter mano ai lavori, e perdurando tuttora la malattia del suo rappresentante in Firenze, sig. H. Huntington, ha fatto mandato speciale all'avv. cav. Cesare Barsi per la stipulazione dei relativi contratti.

Venerdì, infatti, il cav. ingegnere G. Mazzanti, nella rappresentanza della Provincia, e l'avv. Cesare Barsi in quella della Società di Bruxelles, stipulavano, nelle sale della Deputazione provinciale (ai rogiti del notaro Torrachi) l'atto formale di concessione della linea della Lastra a Signa.

È a nostra notizia che sarà messo immediatamente mano ai lavori, i quali saranno continuati con energia e senza interruzione. Già gran parte del materiale è disposto lungo la linea da costruirsi, e sono stretti gli accordi con abili costruttori.

La conosciuta solidità della Società generale dei *tramways* di Bruxelles ci è guarentigia sicura che presto Firenze sarà dotata di una bene intesa rete di *tramways*, la quale favorirà grandemente lo sviluppo dei molteplici interessi che legano la città ai suoi popolosi sobborghi, non che ai più importanti centri di attività commerciale dei suoi ricchi e ridenti contorni.

Una parola dunque di lode sincera alla Società di Bruxelles, ed alla Società dei *tramways* di Firenze, che coi propri avvantaggiano anche i nostri interessi.

E poichè parliamo anche di questa ultima Società, ci piace annunziare che essa ha già compiuti i suoi lavori del tronco tanto importante da Sesto alle Panche, linea che fino a Firenze, per un deptorabilissimo errore, fu concessa a due Società diverse. La stessa Società dei *tramways* di Firenze sta poi eseguendo dei lavori per inoltrare la linea di Prato fino nel centro di quella città, nei pressi della piazza di S. Francesco. La detta Società, volendo poi far onore, per quanto la riguarda, a quella città eminentemente manifatturiera, in occasione soprattutto della prossima Mostra mandamentale, ha generosamente elargiti al Comitato esecutivo della Esposizione 44 biglietti gratuiti, dal 4 al 20 settembre, perchè servano alla Commissione giudicante nell'andata e ritorno da Firenze a Prato.

Di questo atto gentile, l'egregio presidente dell'Esposizione cav. Guasti, che tanto si preoccupa del benessere della sua città nativa, tributava meritati encomii alla Direzione della Società stessa.

Tramways di Milano. — Fu chiuso il concorso all'appalto per la costruzione dei *tramways* in città. Fecero depositi: la Banca Generale, la Banca Svizzera, la Società Belga dei *tramways* Milano-Roma, e la Società anonima degli Omnibus.

— Il 1° corr. ebbe luogo il collaudo del primo tronco del *tramway* Milano-Gallarate.

Sulla detta linea saranno anche messi i fili telegrafici.

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 7 corr., trattandosi della compartecipazione al sussidio per la linea Ponte S. Pietro-Seregno, dopo viva discussione, approvò le conclusioni della Deputazione, così formulate:

« 1°. D'assumere a carico della Provincia una quota di L. 120,000 nella somma di un milione stabilito come sussidio per la costruzione della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno posta in terza categoria dalla legge 29 luglio 1879.

« 2°. Il detto sussidio però di L. 120,000 s'intenderà

devoluto allo Stato, quando sarà accertata la costruzione del ponte Sull'Adda presso Paderno, al doppio uso della ferrovia e della strada ordinaria; e quando le Provincie di Como e di Bergamo avranno dichiarato d'impegnarsi, come già fin d'ora s'impegna la Provincia di Milano, alla esecuzione del tronco di strada dallo sbocco del ponte al raccordo della strada provinciale di Imbersago ».

Tramways di Vicenza. — Il Consiglio provinciale di Vicenza, nella seduta dell'8 corr., trattò sulla questione dei *tramways.*

Antonibon, a nome della Deputazione, annuncia che è spirato il termine della proroga consentita alla Società Inglese per la costruzione del tronco dei Pulli, e che intanto questa costruzione non è neppure incominciata.

Dice, tra la generale approvazione, che non è più tempo di altri indugi, e propone il seguente ordine del giorno:

« A parziale modificazione dei precedenti ordini del giorno, il Cansiglio delibera l'applicazione della seconda delle comminatorie portate dall'art. 38° del contratto 14 giugno 1879, richiamato dal posteriore contratto 5 giugno 1880, cioè della perdita della cauzione per parte della Società; riservato di deliberare sulle altre di conformità ai precedenti ordini del giorno ».

Il Consiglio lo approva alla unanimità.

Ferrovie nella provincia di Torino. — La *Gazz. del Pop.* annuncia che il 5 corr. il comm. Geisser ha rassegnato al Prefetto di Torino la domanda per la costruzione ed esercizio delle ferrovie Torino-Orbassano-Giaveno e Torino-Carignano-Casalgrasso, modificata nel senso della relazione dell'Ing.-capo provinciale, le cui conclusioni sono le seguenti:

« 1°. Che la costruzione di una ferrovia a sezione ridotta fra Torino e Giaveno, con diramazione da Orbassano a Piossasco, sulla quale si faccia un servizio promiscuo di *treni ordinarii misti* di viaggiatori e merci, in numero limitato nella sola direzione Torino-Giaveno, e di treni-*tramways* limitati al tronco Torino-Orbassano ed alla diramazione verso Piossasco, è la soluzione più conveniente nell'interesse generale, siccome quella che provvederebbe a tutti gli interessi ed occuperebbe minore spazio sulle strade ordinarie di cui si intende usufruire.

« 2°. Che la costruzione d'una ferrovia a sezione ridotta fra Torino-Vinovo-Carignano-Casalgrasso, mentre non esclude il tramvia Torino-Moncalieri-La Loggia-Carignano, a cui non può fare che una limitata concorrenza, servirebbe ad altri interessi locali prossimi a Torino, e provvederebbe assai meglio del *tramway* Carignano-Moretta alle comunicazioni col circondario di Saluzzo.

« 3°. Che per la costruzione ed esercizio di queste due linee si hanno già delle proposte serie da parte di una Ditta accreditata ».

E quindi conchiudeva proponendo che fossero da prendersi ad esame queste proposte, invitando prima di ogni cosa la Ditta Geisser a completarle, formulando i termini di apposita Convenzione

La nuova proposta Geisser venne nello stesso giorno comunicata alla Deputazione provinciale per il relativo esame.

Ferrovie sarde. — La *Riforma* ha da Sassari che, dietro proposta del cons. Satta Musio, il Consiglio provinciale di Sassari ha alla unanimità deliberato un voto al Governo, da convertirsi in esplicita domanda per parte della Deputazione provinciale al Ministro dei lavori pubblici, onde la ferrovia di Terranova venga condotta sino al Golfo degli Aranci, e sia data la preferenza all'approdo dei vapori a questo porto, piuttosto che a quello di Terranova, potendosi, secondo gli studii di molti illustri ed il consiglio recentissimo del comm. Gioia, fare del Golfo degli Aranci uno dei primi porti dei nostri mari.

Ferrovia Messina-Palermo — Scrivono da Messina, 1°, alla *Riforma,* che quel Consiglio comunale ha preso una lunga deliberazione motivata, chiedendo al Governo che sulla linea Messima-Patti-Palermo sia preferito, da S. Filippo a Barcellona, il tracciato interno al littoraneo.

La Giunta poi ha nominato una Commissione, perchè, recandosi a Roma, sostenga le ragioni di Messina.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Come fu già annunciato, la Commissione internazionale per la visita annuale dei progressi fatti sulle linee d'approccio al gran tunnel del Gottardo doveva radunarsi il 6 corrente in Lugano. A questa ispezione prendono parte: per la Svizzera, il sig. consigliere federale Bavier, accompagnato dal signor ispettore Dapples; per la Germania, il sig. consigliere superiore di Governo Kinel; per l'Italia i sig. commendatori Biglia e Massa; e per l'Amministrazione della Società del Gottardo, i sig. direttore Dietler ed ingegnere in capo Bridel.

Galleria del Monte-Ceneri. — Lo stato dei lavori nella galleria del Monte-Ceneri alla fine di agosto era il seguente:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Totale
Galleria di direzione . . .	m. 511.—	m. 199.—	m. 710.—
Allargamento in calotta .	» 297.—	» 69.—	» 366.—
Strozzo	» 77.—	» 30.—	» 107.—
Piedritti	» 56.—	» 8.—	» 64.—
Vôlta	» 169.—	» 35.—	» 204.—

Linee ticinesi. — Leggesi nella *Gazz Ticin.* del 1°: Da un prospetto comparativo delle economie introdotte nell'esercizio dei tronchi ticinesi della ferrovia del Gottardo, rileviamo che le spese per servizio generale, che nel 1875 erano di fr. 92,783.18, furono ridotte nel 1879 a fr. 63,625.90; servizio di spedizione, 1875 fr. 146,719.70, 1879 fr. 100,902.16; servizio viaggiante, 1875 fr. 384,276.61, 1869 fr. 162,070.91. Complessivamente tutto questo servizio, che nel 1875 costava fr. 623,779,39, era ridotto nel 1879 a fr. 326,598.97. Quindi il risparmio che si è ottenuto era di fr. 297,181.42, ossia quasi il 50 0[0.

Anche le spese di manutenziane delle linee si sono assai modificate. Nel 1875, come quasi sempre avviene essendo il primo anno di esercizio, la manutenzione delle linee venne fatta dalla Sezione di costruzione, ed importò una spesa di fr. 85,407 89. Nel 1876, la spesa di sorveglianza e di manutenzione era di fr. 175,686.88, mentre nell'anno 1879 fu soltanto di fr. 108,164.37, senza tener calcolo delle spese straordinarie cagionate dalle interruzioni della linea in due località del tronco Lugano-Chiasso; per l'importo di fr. 26,092.15.

Quindi, tenuto calcolo di tutte le spese di esercizio (compresa la manutenzione), nell'anno 1875 esse ammontarono a circa 800,000 franchi, mentre nel 1879, computando anche la suaccennata spesa straordinaria dovuta a cause sfavorevoli della natura, non si spese che una somma di fr. 460,855.49. Nel budget delle spese del corrente anno è prevista, per lo stesso servizio, una somma di fr. 466,194, quantunque il movimento, in seguito alla costruzione delle linee di montagna, siasi considerevolmente aumentato.

Ferrovia dell'Arlberg. — Il *Bund* annunzia che i lavori per la costruzione della linea dell'Arlberg procedono rapidamente. Si crede di poter mettere a posto le perforatrici all'entrata occidentale della galleria prima che sopravvenga l'inverno. La galleria è già cominciata dal lato orientale. Ai lavori, eseguiti per regia, sono occupati circa 1300 operaj italiani.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia autorizzò la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio:

1° La linea da Collonges a Thonon, della lunghezza di 25 000 metri.

2° La sezione della linea da Virieu-le-Grand a Saint-André-le-Gaz, compresa tra Virieu e la Stazione di Belley, della lunghezza di 15,000 metri.

— Lo stesso Ministro autorizzò la Compagnia dell'Ovest ad aprire all'esercizio la linea da La Hutte a Mamers, della lunghezza di chil. 24,613; ed autorizzò pure l'apertura all'esercizio della ferrovia da Saint-Amand alla frontiera belga, verso Tournay, della lunghezza di 8,600 metri.

Ferrovie tunisine. — Ecco alcuni particolari sulla Compagnia Bona-Guelma, protetta e sovvenzionata dal Governo francese, e di cui è presidente il sig. Géry.

Per costruzioni di linee ed altri lavori relativi furono spesi nel 1879 poco meno di 25 milioni di franchi.

Nella Tunisia sono state costruite le linee sezionali, da Oued-Zabia a Deja, da Deja a Suk-el-Gharab alla frontiera. Queste linee sono già in esercizio. Manca un tratto da farsi, tra il confine tunisino ed il dipartimento dell'Algeria, attraverso un piccolo deserto fertilissimo.

Si lavora alacremente; però si sono incontrate difficoltà grandissime, d'altronde superabili. Si devono fare otto gallerie, due viadotti ed un gran ponte metallico.

I lavori della Compagnia sono fatti colla cooperazione della Società costruttrice di Batignolles. Attualmente la Compagnia ha 400 chilometri di strada in attività.

La Compagnia, qualora avesse una sovvenzione dal Governo, estenderebbe le sue linee a Souk-Arras, e Sidi-el-Hemsi, per le quali ci vorrebbe un ulteriore capitale di 25 milioni, da costituirsi mediante l'emissione di nuove Azioni ed Obbligazioni.

Il bilancio sociale, chiuso il 31 dicembre 1879, rappresenta un capitale effettivo di fr. 100,375,622.50.

Vi sono in circolazione 60,000 Azioni, di fr. 500 l'una; più 240,000 Obbligazioni di fr. 250, rimborsabili al doppio. Le Azioni sono quotate alla Borsa di Parigi fino a fr. 630 l'una, con godimento dell'interesse dal 1° aprile ultimo.

Vi sono 15,198 Azioni e 66,949 Obbligazioni nominative; le restanti sono al latore.

Le Obbligazioni sono rimborsabili in 99 anni, e godono il 3 0[0 d'interesse, pagabile in due rate semestrali, cioè in febbraio ed agosto.

Sulle Azioni sono stati distribuiti fr. 30.

Nell'ultima assemblea fu eletto l'ing. Emilio Levé a successore del deputato amministratore Coulin.

Appena gli animi saranno calmati, la Compagnia, a quanto dicesi, intraprenderebbe i nuovi lavori convenuti, siccome esistono già le debite concessioni.

Ben presto il capitale Obbligazioni sarebbe cresciuto complessivamente fino a mezzo milione; tanto più che certe linee regionali, alle spalle della città di Tunisi, sono già in contemplazione, in modo che la ferrovia formi una muraglia a livello del suolo.

Ferrovie nella Rumelia orientale. — Telegrafano da Filippopoli, in data del 1°:

Un gruppo di capitalisti francesi, proprietarii della ferrovia austriaca, presentò al Governo provinciale un piano per la costruzione di una linea di 50 chilom. di lunghezza, da Shipka, nei Balcani, a Yeni-Saghra, e il prolungamento della linea progettata Sistovo-Tirnovo. La proposta fu accettata in principio dal Governo.

Uragano in Spagna. — Si ha da Madrid, 30 agosto:

L'uragano che passò quasi tutta la penisola da venerdì sera alla notte scorsa, fu uno dei più violenti di cui si abbia memoria; le strade ferrate da Saragozza e del Nord-Spagna furono tagliate; nella vallata dell'Alhama, il fiume Jolan straripò tagliando la strada, inondando villaggi e fattorie.

Ieri nessun convoglio potè circolare fra Madrid e Saragozza. I convogli del Mezzogiorno sono giunti con nove ore di ritardo. Sulla linea del Nord, presso Navas, nelle montagne d'Avila, pioggie e torrenti travolsero la scarpa della via, cagionando lo sviamento del treno postale ed arrestando l'espresso, il convoglio di piacere ed altri. Nel treno postale, il macchinista ed alcuni viaggiatori rimasero feriti. Si fece penosamente il trasbordo a piedi dei viaggiatori, e le valigie giunsero soltanto verso le dieci ore di sera.

Le Autorità non permisero la partenza dell'espresso per la Francia e dei convogli ordinarii prima delle 9 di sera. A Madrid l'uragano infierì quasi 17 ore, con una pioggia torrenziale e fulmini.

Notizie Diverse

Porto di Fiumicino. — Leggiamo nel *Sole:*

Il giorno 24 p. p. ebbe luogo l'asta governativa per l'appalto dei lavori occorrenti pel miglioramento della bocca del porto-canale di Fiumicino, Comune di Roma. L'asta venne deliberata al sig. Crostarosa, il quale offrì un ribasso del 5.55 0[0 sui prezzi presunti, ma col 15 settembre scadono i termini per la presentazione delle schede pel ribasso del ventesimo.

I moli guardiani di Fiumicino verranno, secondo il progetto, protratti in mare, quello a destra di m. 175 e quello di sinistra di m. 227.50.

Questi lavori, da tempo reclamati, permetteranno a Roma di fruire dei tanti vantaggi di cui è fonte la vicinanza al mare.

Costrutta la Stazione ferroviaria in Trastevere, oggi appoggiata anche dal Ministro dei lavori pubblici, soli chilom. 24 di ferrovia si interporranno fra Roma ed il mare.

Tale posizione sarà indubbiamente usufruttata dall'industria privata, commerciale e marittima, approfittando anche dei progressi fatti nell'arte delle costruzioni navali a vapore.

I miglioramenti al porto di Fiumicino saranno fonte di grande lucro a chi saprà primo approfittarne, giacchè il trasporto delle merci da Fiumicino a Roma è del 40 al 50 0[0 almeno a miglior mercato, che non da qualunque altro porto del Mediterraneo. Tolte le difficoltà dell'entrata nel canale, i noli verso Fiumicino non potranno non essere eguali, se non inferiori, a quelli verso gli altri porti; tanto più quando si consideri, che a Fiumicino havvi carico di ritorno assicurato colla pozzolana (il cui consumo è generale dovunque la si possa avere a condizioni normali), quand'anche non avesse a crearsi un commercio di esportazione coi prodotti della zona attraversata dalla Roma-Sulmona, e collo sviluppo che un ben organizzato commercio diretto con Marsiglia non mancherà di dare all'allevamento del bestiame nell'Agro romano.

La Cava della Chiappella. — Leggesi nel *Corr. Mercant.* del 6:

Ieri, a mezzogiorno preciso, venivano incendiate le grandiose mine, che da un anno e mezzo si stavano preparando nella Cava di pietre della Chiappella. Queste mine si riferiscono ai lavori del nostro porto, e vennero ordinate dall'Impresa dei lavori stessi.

Le mine consistono in una galleria, sorretta da pilastri naturali, della lunghezza di cento metri, che si dilata nel fianco del monte per 30 metri.

Il materiale incendiario constava di 500 chilogrammi di polvere ed otto casse di dinamite, di 25 chilogrammi ciascuna.

Gl'ingressi della galleria erano otto; ma alcuni sfaldamenti dello strato esteriore ne avevano in questi ultimi mesi otturati cinque. Per altro, niente si era guastato di dentro, e le mine doveano operare in tutta la lunghezza della galleria, smuovendo 210,000 metri cubi di roccia.

A presenziare il gran colpo, il più grosso che si sia mai fatto nella cava di San Benigno, erano venuti a bella posta da Padova e da Venezia il comm. Breda, presidente, e lo intero Consiglio di amministrazione della Società Veneta di costruzioni, assuntrice dei lavori del porto di Genova, secondo il progetto Galliera. Fin da ieri l'altro, accompagnati dai direttori tecnici dell'Impresa, ingegneri Foffani e Chambon, erano andati a visitare la galleria, poco prima che si caricassero le mine, e fu un meraviglioso spettacolo vedere la immane spelonca illuminata, fino ai più remoti cunicoli, dalle fiamme del Bengala.

Fin dalle 11 di ieri mattina i summentovati signori ed una ventina di invitati, tra cui parecchie signore, erano seduti su di un terrapieno alla estremità orientale della cava.

Alle dodici meno cinque minuti, il cav. Pietro Giaccone, ingegnere-capo del Genio marittimo, diede il segnale dall'alto del terrapieno al bravo sig. Cesare Ossesia, che di-

rigeva la manovra dell'accensione, dopo aver con tanta intelligenza diretti gli scavi.

Le trombe diedero tosto il segnale agli operaj, perchè avessero a sgomberare la spianata a' piedi della collina.

Gli accenditori appiccarono il fuoco alle 125 miccie, e si videro tosto sbucare dai tre fori esterni della galleria, dirigendosi con passo cadenzato e svelto alle estremità del piazzale.

Le dodici erano appena scoccate, quando si udì il primo scoppio, indi un secondo ed un terzo. La montagna si scosse d'improvviso, vacillarono le creste, e parecchie grosse falde calcaree rovinarono sul piazzale. Spesseggiarono le detonazioni, sorde e minacciose come boati di vulcano. Se ne contò fino a centotrè; forse il rumore degli avvallamenti continui tolse di udire le altre ventidue. Frattanto, la brulla costiera si nascondeva entro un nembo di polvere; ed in mezzo a quella nebbia si compiva il mistero della distruzione, e i macigni piovevano a dirotta, con una sequela di suoni asciutti e brevi, che arieggiavano i baturii del tuono.

Quando finalmente si diradò la polvere, si vide il fianco della montagna orribilmente squarciato. Di minuto in minuto continuavano a sgretolarsi le falde sconnesse.

Si calcola che ieri, tra il mezzogiorno e le due, sia saltata una metà dei 210,000 metri cubi di roccia, che erano stati calcolati. L'altra metà era ed è in via di seguitare la prima, poichè la montagna continua a sgretolarsi, a mano a mano che cedono qua e là alcuni lastroni rimasti per miracolo in equilibrio, a guisa di cunei, o di serraglie d'arco, tra una falda e l'altra delle rocce.

Per un anno e più, l'Impresa del porto non avrà mestieri di dare altre mine. Il materiale necessario al Molo Nuovo e alle nuove calate è là sullo scosceso pendìo, parte in enormi massi, parte in lastre, scaglie e detriti, che serviranno anch'essi nei lavori di riempimento.

Arginature del Po. — Da una lettera dell'onorevole Mangilli, deputato di Ferrara, indirizzata il 30 agosto p. p. al Ministro dei lavori pubblici ed inserita nell'*Opinione* del 2 corr., togliamo quanto segue:

« Nel Congresso che il dì 24 volgente si è tenuto in Bondeno dai rappresentanti il Consorzio interprovinciale di Ruvana, al quale intervennero gli ingegneri dei più importanti Comuni di quella disgraziata regione, fu segnalata la infelicissima condizione delle arginature del Po nel tratto che è fra il Secchia ed il Panaro, ed in particolar modo l'imminente pericolo che sovrasta ai froldi *Carbonarola* e *Villa Nova*, i quali, anche solo nel caso di una media piena, non lascierebbero possibilità e speranza di efficace difesa.

« Si aggiungeva che, consci del pericolo, i tecnici governativi preposti alla custodia del gran fiume, non solo avrebbero reso avvertito il Governo di tale pericolo, ma avrebbero eziandio presentato ad esso diverse proposte e progetti di lavori urgenti, i quali sventuratamente giacciono dimenticati negli ufficii della Amministrazione centrale, mentre una intera provincia geme sotto la perenne minaccia di un terzo disastro, che distruggerebbe ogni suo bene e potrebbe costar la vita a migliaia di cittadini ».

In attesa della riconvocazione della Camera, ove si riserva di promuovere una larga e fruttuosa discussione sull'argomento, l'on. Mangilli si permette di chiedere al Ministro ed al Governo, se o meno sussistano i pericoli che si temono, e se e quali provvedimenti intenda adottare per scongiurarli.

E noi pure ci associamo alla giusta domanda dell'onorevole deputato di Ferrara.

Lavori idraulici. — Si ha Bologna, 1:

La Congregazione consorziale del cavamento *Palata* in Bologna ha definitivamente concesso l'appalto pel lavoro del diversivo della famosa *Muzza* nel *Panaro* e *Sant'Anna*.

Questo lavoro vagheggiato da secoli, da centinaia d'anni pensato, proposto e tentato, fu finalmente portato al punto di pratica attuazione per gli sforzi indefessi e per le Convenzioni corse fra il Consorzio *Scoli* di Nonantola e la Congregazione *Palata*. Del lavoro stesso ebbe più volte ad occuparsi la Deputazione provinciale di Modena, e finalmente le Prefetture di Bologna e di Modena, che, or fanno pochi anni, lo dichiaravano opera di pubblica utilità.

Per esso trarrà immenso e precipuo vantaggio l'intero territorio di Nonantola, e si risaneranno eziandio i terreni bassi del Consorzio *Palata*, fra la destra del *Panaro* e la sinistra della *Samoggia*.

L'Impresa assuntrice è obbligata a compiere entro il 1881 il lavoro di deviazione.

Canale Villoresi. — Leggesi nel *Sole* del 4:

Il contratto di costruzione concluso tra i concessionarii e la Ditta Trezza e Credito Immobiliare Italiano, fu sottoposto all'esame delle due Commissioni, provinciale e consorziale.

Le poche modificazioni introdotte nel contratto d'appalto furono diligentemente discusse e risolte, nel senso di proporne e caldamente raccomandarne l'accettazione alla Provincia ed al Consorzio.

Infatti, sebbene alla Provincia si domandi l'anticipazione, fruttifera però, di 2 milioni durante i lavori, questi devono essere progrediti in modo da assicurare assolutamente l'ultimazione; e la Ditta costruttrice, racchiudendo in sè serietà di propositi, potenza di mezzi e capacità di direzione, assicura che nel breve periodo di due anni l'opera sarà completata.

Ora i lavori delle Commissioni stanno già negli Uffizii della Deputazione, la quale, come fu già annunciato nell'ordine del giorno per la tornata del Consiglio provinciale autunnale, ha prese le sue misure onde questo argomento, di tanto interesse per la provincia, venga discusso nelle sedute annunciate per il giorno 6 corrente e successivi, e non è a dubitarsi di una deliberazione favorevole per parte di quell'onorevole consesso.

Il Consorzio poi, o meglio i sottoscrittori, trovasi anche coll'attuale contratto nelle identiche condizioni già concordate. L'unica differenza sta in questo, che invece di essere tutto il Canale che perfeziona il Consorzio, è per ora limitato alla tratta Ticino-Torrente Bazzento, e forse prima che l'acqua scorra in questa prima tratta, sarà reclamato anche il restante.

Nuovo ponte sulla Laguna di Venezia. — Il Consiglio provinciale di Venezia, nella seduta del 31 agosto p. p., prese a discutere sulla relazione presentata dalla Commissione per esaminare il progetto di una nuova via di comunicazione fra Venezia e la terraferma (relazione di cui abbiamo riferito le conclusioni nel nostro numero del 18 detto mese, contrarie in massima al progetto). Dopo lunga e viva discussione, il Consiglio approvò per appello nominale a grande maggioranza il seguente ordine del giorno proposto dal cons. Diena:

« Il Consiglio provinciale, pur riconoscendo i vantaggi economico-sociali che una nuova strada di comunicazione fra Venezia e la terraferma porterebbe, tanto al Capoluogo, quanto a parecchi altri Comuni della provincia; tuttavia in presenza degli esibiti progetti, dichiara di aggiornare ogni deliberazione definitiva su tale argomento, fino a che non gli sia presentata dalla Deputazione una proposta, giusta la quale il carico, che dovrebbe assumere per tale opera la Provincia, riesca compatibile colle condizioni del suo bilancio ».

Acquedotto di Venezia. — Leggiamo nella *Gazz. di Venezia* del 3:

Se non siamo male informati, ieri sarebbe stata definitivamente conclusa una transazione tra la Compagnia francese delle acque e la Ditta Trezza, riguardo alla costruzione dell'acquedotto; di guisa che la costruzione medesima sarebbe stata poi assunta dalla Banca Veneta di costruzioni.

Società delle Ferriere italiane. — Nel precedente numero, il nostro corrispondente da Roma accennò alla 1ª. assemblea generale degli azionisti tenutasi il 28 agosto p. p. presso la Banca Generale di Roma. Come abbiamo promesso, completiamo oggi il resoconto di quell'adunanza.

Si trovarono presenti in numero di 54 rappresentanti 10,173 Azioni, e la riunione fu presieduta dal cav. Ales-

sandro Spada, eletto a quel posto per acclamazione. Fu reso conto dalla Banca Generale di Roma circa la creazione della nuova Società, mediante una breve e succosa relazione letta dal direttore della Banca medesima, comm. Allievi.

L'ordine del giorno dell'assemblea era così formulato:

1. Ricognizione e approvazione del versamento delle quote sociali, e approvazione del contratto con la Commissione liquidatrice della Società per l'industria del ferro;
2. Statuti sociali;
3. Conferma degli amministratori e dei revisori dei conti.

Data lettura del suddetto contratto e di altri documenti, furono dall'Assemblea votate ad unanimità le seguenti deliberazioni:

« I. L'Adunanza, intesa la relazione della Banca Generale promotrice;

« Udita la lettura della Convenzione 22 agosto (rogito Celso Toti), conchiusa tra la Banca Generale come promotrice della Società delle Ferriere italiane e la Commissione liquidatrice della disciolta Società dell'industria del ferro, approva la Convenzione stessa, e riconosce quindi ed approva l'effettuato versamento di 3|10 sulle 16m Azioni sottoscritte, nella somma di L. 1,200,000, di cui L. 1,100,000 rappresentate da quietanza dell'anzidetta Commissione liquidatrice, inserta nell'atto, e L. 100,000 da una ricevuta di deposito presso la Banca Romana.

« II. L'Assemblea, ritenendo l'adesione già data da ciascun socio agli statuti sociali, conferisce ai sigg. cav. Alessandro Spada e commendatore Antonio Allievi i più ampii poteri, autorizzandoli:

a) a fare l'atto costitutivo della Società;

b) a compiere tutto quanto può occorrere onde promuovere l'approvazione governativa della Società e dei suoi statuti;

c) a concordare ed accettare, in nome della stessa Assemblea, tutte le modificazioni di cui il Governo chiedesse l'introduzione negli statuti medesimi;

d) a nominare il perito per la stima delle materie e materiali, di cui nella Convenzione 22 agosto (rogito Celso Toti) già in precedenza approvata ».

Per ultimo venne pure ad unanimità confermata la nomina del primo Consiglio d'amministrazione, secondo l'art. 48 dello statuto sociale, e composto come abbiamo già indicato nel precedente nostro numero.

Depositi di petrolio. — Si ha da Livorno, 5:

Ieri si è riunita per la seconda volta, ed ha ultimato i suoi lavori, la Commissione composta del signor Capitano del porto, dell'ingegnere del Genio civile cav. Galliani, dell'Ispettore delle gabelle cav. De Strobel, del consigliere comunale sig. L. Crapols, del signor Silvestro Tesei membro della Camera di commercio, e del sig. Witting ufficiale di porto, per decidere intorno al da farsi per lo sbarco ed imbarco del petrolio, che deve depositarsi nei magazzini costruiti dal Municipio.

A quanto si dice, la Commissione sullodata, sebbene a malincuore, avrebbe deciso che queste operazioni si possano fare all'estremità della diga rettilinea; ma però si mette molto in dubbio che i lavori necessarii per l'impianto di questo servizio possano essere ultimati entro il corrente anno.

Museo Industriale di Torino. — Il comm. ing. Axerio ha preso possesso della Direzione del Museo Industriale Italiano in Torino.

Esposizione industriale di Milano. — Il Comitato esecutivo dell'Esposizione industriale di Milano del 1881, per aderire ad un desiderio espressogli da molte Giunte locali, ha protratto dal 31 agosto fino al 30 settembre corrente il termine per l'esibizione delle dimande di ammissione.

Nell'annunciare tale disposizione intesa ad agevolare il concorso degli espositori, si rende noto un altro provvedimento, diretto a favorire più specialmente gli espositori della piccola industria e di alcuni prodotti che dimandano spazio ristretto; pei quali, a cura del Comitato stesso, saranno costruite apposite vetrine da cedersi in uso mediante un tenue pagamento in ragione dello spazio richiesto.

Tranne che per questo spazio nell'interno delle vetrine, niun pagamento è dovuto dagli espositori per ogni altro spazio che intendono occupare, sia nelle gallerie, sia allo scoperto; e ciò, sebbene sia dichiarato nel regolamento, si vuole nondimeno avvertito per eliminare ogni dubbio, che fosse per avventura insorto in proposito.

Ufficii telgrafici. — Il 21 agosto p. p. in Moglia (provincia di Mantova) e il 22 in Ururi (provincia di Campobasso), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che i telegrammi in linguaggio ordinario a destinazione del Perù tornano ad avere libero corso anche per la via di Lisbona; quelli in linguaggio convenuto o cifrato sono sempre soggetti al controllo del Governo chileno, dal quale possono essere fermati, senza far luogo al rimborso delle tasse: accettansi quindi a rischio dei mittenti.

La misura dei gradi. — La Commissione internazionale per la misura dei gradi in Europa terrà quest'anno la sua sesta adunanza generale in Monaco di Baviera, dando principio alle sue sedute il dì 13 settembre nelle sale dell'Istituto politecnico di detta città. In Roma hanno ricevuto l'invito per prender parte alla detta adunanza il direttore dell'Osservatorio astronomico, prof. Lorenzo Respighi, il prof. Francesco Oberholtzer e l'ispettore del Genio civile, comm. Alessandro Betocchi, nella rispettiva qualità di membri della sopraindicata Commissione.

Francobolli inglesi. — È da molto tempo che si propone di usare i francobolli come moneta corrente. Una prima prova sarà tentata in Inghilterra, ove i francobolli saranno ammessi per i depositi alle Casse di risparmio per l'importo di uno scellino almeno. La Direzione generale delle poste ha risoluto di tentare questa interessante prova, dice il *Times*, per facilitare i depositi alle persone che non possono fare economia che ad un *penny* per volta. Con ogni *penny* risparmiato si potrà comprare un francobollo, che si porrà in una busta *ad hoc*, distribuita dal dipartimento delle poste, e che potrà esser depositata, quando vi saranno 12 francobolli, in qualunque ufficio di Cassa di risparmio postale del Regno Unito; e sarà ricevuta dal direttore, o come primo deposito in un conto nuovo, o come deposito ordinario in un conto già aperto. I francobolli, formando così una somma totale di almeno uno scellino, non dovranno essere nè guasti, nè punto sciupati, se non si vorrà che sieno rifiutati dalla Cassa.

L'Ingegneria civile e le arti industriali. — Di questo periodico tecnico mensile, che si pubblica in Torino dalla tipografia Camilla e Bertolero, abbiamo sott'occhio il fascicolo di agosto, il quale contiene:

Geometria applicata all'industria. — Principii fondamentali della geometria dei tessuti, per Edoardo Lucas.

Tecnologia industriale. — Forno a calce ideato e costrutto dall'ing. N. Ruggeri (con tre figure nel testo).

Macchine a vapore e ferrovie. — Le locomotive senza focolare per tramways: I. Comunicazione dell'ing. Leone Francq di Parigi all'Istituzione degli ingegneri meccanici a Manchester (con due tavole).

Esposizione Universale di Parigi nel 1878. — Materiali e processi dell'industria mineraria e metallurgica. I. Materiale delle miniere; Perforatrici ed apparecchi per abbattere le roccie. Sunto della relazione dell'ing. Celso Capacci.

Bibliografia. — Geometria pratica. La teorica degli errori e il metodo dei minimi quadrati, con applicazione alle scienze di osservazione, di Augusto Ottavio Forti, ingegnere civile.

L'abbonamento annuo è di L. 12.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Servizio cumulativo Italo-Germanico in transito per le Ferrovie Meridionali Austriache. — Denuncia delle attuali Tariffe G. e P. V., introduzione delle nuove e proroga di quelle attuali pei trasporti da e per la Boemia.

Sciogliendo la riserva contenuta nell'avviso dei 21 marzo c. a., si reca a notizia del pubblico che, *col giorno 30 corrente Settembre,* le attuali tariffe Italo-Germaniche saranno abrogate (tranne in quanto alla parte concernente il traffico colla Boemia, di cui sarà parola in appresso); e che, in seguito ai concerti presi fra le 22 Amministrazioni interessate ed alle relative deliberazioni del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, approvate da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, nuove tariffe verranno introdotte *col 1° ottobre prossimo,* in sostituzione di quelle come sovra scadute.

La raccolta di esse nuove tariffe, nella formazione delle quali si è tenuto il maggior conto possibile di quelle rispettivamente applicabili in servizio interno, contiene:

a) le condizioni e norme di trasporto;

b) le prescrizioni di tariffa;

c) i prontuarii dei prezzi finiti, che per la grande velocità e per la percorrenza italiana suddividonsi in 8 categorie, alle quali ne corrispondono 2 per la percorrenza Austro-Germanica;

d) consimili prontuarii, che per la piccola velocità e per la percorrenza italiana comprendono i prezzi delle 30 classi della Tariffa generale differenziale; quelli per bozzoli morti, carrozze e vagoni da tramvia, materiale da ferrovia circolante sulle proprie ruote; ed i prezzi delle tariffe speciali, *A* per metalli e prodotti dell'industria metallurgica, *B* per legnami a vagone completo, *C* per merci in transito sulle Ferrovie italiane: a tutti i quali prezzi corrispondono quelli di 8 classi e di altrettante tariffe speciali Austro-Germaniche;

e) i prontuarii dei prezzi finiti di 19 tariffe speciali comuni piccola velocità;

f) la tabella dei prezzi di assicurazione;

g) la tabella delle Stazioni italiane non ammesse al Servizio cumulativo, coll'indicazione di quelle alle quali le spedizioni da o per le prime vanno indirizzate per fruire di esso Servizio cumulativo.

A tale proposito avvertesi che le spedizioni dall'Italia per le Stazioni Bavaresi e Germaniche, non ammesse al Servizio cumulativo, vanno indirizzate a Rosenheim, tranne che i mittenti preferiscano indirizzarle invece a loro scelta, e quindi sotto la loro responsabilità, ad altre Stazioni abilitate al servizio più volte detto.

Così pure avvertesi che apposite disposizioni (art. III delle condizioni e norme di trasporto) regolano l'eseguimento delle spedizioni che fossero dai mittenti indirizzate al confine Italo-Austriaco (Peri-transito) per il proseguimento, mediante ricarteggio d'ufficio a destinazione; e che in ispecie è stabilito che tali rispedizioni avranno luogo esclusivamente per parte degli agenti della ferrovia, giacchè *gli Ufficii di transito ai confini servono unicamente pei rapporti interni fra le diverse Amministrazioni.*

Una separata appendice alla raccolta delle nuove Tariffe contiene infine la nuova edizione della Tariffa speciale per derrate alimentari a vagone completo G. V.

Le spedizioni dovranno essere presentate con lettere di porto in doppio esemplare, conformi ai moduli stabiliti e colle dichiarazioni doganali all'uopo prescritte.

Presso le principali Stazioni della rete saranno vendibili, dal giorno 16 corrente, tanto la suddetta raccolta delle nuove tariffe a L. 3 per esemplare e la relativa appendice a L. 0.20, quanto i nuovi moduli di lettera di porto a L 0.05 ed i moduli delle dichiarazioni doganali a L. 0.10 per esemplare.

Analogamente al cenno già fattone, la parte delle attuali tariffe Italo-Germaniche concernente i trasporti in Servizio cumulativo, via Peri, da e per la Boemia, rimane prorogata, ma una tal proroga è strettamente limitata a tutto il corrente anno. Quindi, e come sin da ora giova avvertire, che se nel periodo che sarà per decorrere a tutto il corrente anno, le ferrovie corrispondenti si trovassero eventualmente nell'impossibilità di predisporre e far pubblicare a tempo debito la nuova tariffa da introdurre col 1°. gennaio 1881, i suddetti trasporti da e per la Boemia, o saranno effettuati da ferrovia a ferrovia, od avranno luogo profittando parzialmente degli esistenti Servizii cumulativi: in ogni caso coi prezzi corrispondenti a siffatti diversi modi di eseguimento, secondochè i mittenti saranno per richiedere e si potrà consentirvi.

Milano, 1 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il sostegno della Rendita, nella scorsa settimana, influì anche sui valori ferroviarii, che migliorarono tutti, ed ebbero meno disattento il mercato. Le Azioni della Società delle Meridionali da 463.50 ascesero gradatamente a 469 per fine settembre; le Obbligazioni relative richieste a 297.25; i Boni invariati e intrattati a 594.

Le Sarde, della serie A, quotate a 304; quelle della serie B a 300.50; le nuove assiduamente richieste a 295.50 e 295.75.

Le Obbligazioni Palermo-Trapani stazionarie a 325; le Centrali Toscane a 479.

Le Pontebbane negoziate a 462, poi a 464. Le Meridionali austriache in rialzo da 292.70 a 293. Le Azioni Romane intrattate.

A Parigi, le Lombarde sostenute da 181 a 190; le Obbligazioni da 266 a 268; le Vittorio Emanuele da 280 a 284. Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 145 e 146; le Obbligazioni a 335.

ESTRAZIONI

Ferrovia Vittorio Emanuele. — La Direzione generale del debito pubblico ha notificato i numeri delle 1372 Obbligazioni della ferrovia Vittorio Emanuele, di lire 500 caduna di capitale, estratte in Roma il 31 agosto 1880 (in ordine progressivo).

Dal N°		al N°		Obbligazioni	N°
Dal N°	6101	al N°	6200	Obbligazioni N°	100
»	10501	»	10572	» »	72
»	18401	»	18500	» »	100
»	47401	»	47500	» »	100
»	53801	»	53900	» »	100
»	68601	»	68700	» »	100
»	101401	»	101500	» »	100
»	127501	»	127600	» »	100
»	147801	»	147900	» »	100
»	166801	»	166900	» »	100
»	377101	»	377200	» »	100
»	382401	»	382500	» »	400
»	406801	»	406900	» »	100
»	449301	»	449400	» »	100

Totale delle Obbligazioni estratte N° 1372

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre p. v. a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1880 contro restituzione delle Obbligazioni stesse, corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1880 aventi i numeri dal 35 al 45 inclusi.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di Scuola magistrale maschile in Lanusei, per la presunta somma di L, 55.500. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al pomeriggio dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una batteria permanente ai piedi del Colle dei Cap-

puccini in Spezia, sull'importo di L. 283,985, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 29,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 20,000 di rame in pani, per il complessivo importo di L. 46,000. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4600 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Terni, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino pel carbone di castagno, di una tettoia metallica pel carbone fossile, e di 4 tettoie simili per comunicazione tra i laboratorii nella R. Fabbrica d'armi in Terni, per il complessivo importo di L. 41,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 4100 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della sponda destra del vecchio porto-canale della detta città, per il presunto importo di L. 184,102.41. Lavori da eseguire entro 36 mesi. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva lire 17,000 in valuta legale.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine (tipo *Guiscardo*), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e dei relativi accessorii, per la complessiva somma di lire 128,282, Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 12,900 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Alessano (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del palazzo pegli Ufficii comunali, per il presunto importo di L. 46,444.25. Deposito interinale L. 2000 in moneta corrente; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione delle dighe del porto di Malamocco e delle opere d'arte a difesa del Litorale Veneto, per la presunta complessiva somma di L. 600,000. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre del 5° anno successivo. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento della Caserma Cimarra in Roma, per il presunto importo di L. 30,000. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Consorzio comunale Monasterolo, Saluzzo, Scarnafigi, Cavallermaggiore, Villanovasolaro, Raffia e Murello, sedente in Monasterolo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte sul Varaita, fra Monasterolo e Scarnafigi, ed accessorii, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 129,499.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 20,000 in denaro o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunta la costruzione del ponte, di 30 m. di luce, sul Pantano di Fesca per la Società delle ferrovie economiche in provincia di Bari.

La stessa Impresa ha subappaltato dall'Impresa Pelli Gianoli la costruzione dei varii ponticelli occorrenti pel 4° tronco della ferrovia di Vallelunga.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

34ª Settimana. — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	552,518.98	382.10
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	499,468.15	345.41
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 53,050.83	+ 36.69
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	14,171,118.77	9,800.22
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	13,902,591.70	9,614 52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 268,527.07	+ 185.70
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,175.—	208,078.08	177.09
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	190,849.65	165.67
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 23	+ 17,228.43	+ 11.42
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,167.72	5,545,934.90	4,749.37
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.36	5,357,529.10	4,653.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 16,36	+ 188,405.80	+ 96.15

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	39,313,73	14,526,03	9,539,74
Piccola Velocità	8,736.13	553,15	4,153.69
Totali . . .	48,049,86	15,079.18	13,693.43

Strade Ferrate Romane

29ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *luglio* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	561,703.06	17,471.17
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	528,639.08	16,397.82
Differenza (in più . . .	—	33,063.98	1,073.35
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 luglio 1880 .	1,681	16,121,846.59	17,291.47
Periodo corr. 1879	1,670	15,104,931.21	16,262.94
Aumento	11	1,016,915.38	1,028.53
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del maggio 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,485.27	»	32,106.56	39,591.83
Bagagli e cani.	»	157.97	»	621.72	779.69
Merci a G.V. ..	»	943.75	»	5,263.49	6,207.24
Merci a P.V. ..	»	9,214.57	»	26,845 60	36,060.17
Introiti diversi.	»	406.38	»	550.80	957.18
Totale L.	»	18,207.94		65,388.17	83,596.11

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI PETROLIO

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo della fornitura di chilogrammi 100,000 *Petrolio raffinato d'America*, da consegnarsi:

Per chilogrommi **17,000** nel Magazzino sociale di **Napoli**
» **41,000** id. di **Livorno**
» **22,000** id. di **Ancona**
» **20,000** a **Civitavecchia**, reso quest'ultimo nei Magazzini generali o Magazzini di deposito, schiavo del dazio doganale d'entrata, apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione Generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni di FIRENZE CENTRALE, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI e LIVORNO.

Le offerte potranno esser fatte tanto per la quantità totale di chilogrammi 100,000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei Magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta sigillata, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid., del dì 14 settembre 1880: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere Sociale constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

Le offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a se stesso la facoltà di non accettarne veruna qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle prescritte nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

Firenze, 30 agosto 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

MANIFATTURA DI FERROVIE PORTATILI

A SCARTAMENTO RIDOTTO ED A POSA ISTANTANEA

DETTE

PORTEUR DECAUVILLE

(INTERAMENTE IN FERRO)

per trasporti in ogni genere a piccola distanza, utili alle Imprese di Lavori pubblici e Ferrovie, all'Agricoltura ed ai grandi Stabilimenti industriali.

Più di mille applicazioni in opera nelle varie parti del mondo

Sedici Medaglie d'oro negli anni 1876, 1877, 1878
Croce della Legion d'Onore alla Esposizione Universale di Parigi

Binari rettilinei, curvilinei, Piattaforme, Passaggi a livello Scambi, Carrelli e Veicoli.

Per informazioni, prospetti, disegni, ecc. rivolgersi al sig. Ingegnere

GAETANO CAPUCCIO, Piazza Statuto 15, TORINO

RAPPRESENTANTE IN ITALIA DELLA

MANIFATTURA DI FERROVIE DEL SIGNOR DECAUVILLE AINÉ

A PETIT BOURG (FRANCIA)

SOCIETÀ ITALIANA

DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI

compresa la

Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1 80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 15 Settembre 1880 N° 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

(Continuazione — V. N. 36).

II. — La legge 29 luglio 1879, n. 5002, per la costruzione delle nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno provvide coll'articolo 28 al modo di far entrare nelle Casse dello Stato le somme necessarie per le nuove costruzioni deliberate, e di venire nello stesso tempo in aiuto delle Provincie e dei Comuni per la loro parte di concorso, e ciò mediante la creazione di una Cassa delle strade ferrate presso l'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti e alla dipendenza della medesima, e mediante la emissione di un titolo speciale fruttifero al 5 per cento ed ammortizzabile in 75 anni.

Per tale oggetto, il Ministero del tesoro fu autorizzato ad emettere ogni anno e ad alienare, per mezzo della Cassa delle strade ferrate, tanti titoli ferroviarii quanti occorrono per ricavarne la somma di 60 milioni, da spendersi dallo Stato per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie dipendenti da leggi anteriori e per provvedere alle nuove linee; ed inoltre per procurare le somme per prestiti alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii nello scopo suindicato, sopra delegazione degli esattori delle imposte dirette.

Non è bisogno di avvertire che, pubblicata la legge, il Governo si accinse subito a provvedere per la sua esecuzione. Così, per quanto poteva riguardare la creazione della Cassa delle strade ferrate, con decreto ministeriale del giorno 5 agosto 1879 fu nominata apposita Commissione, con incarico di fare gli studii e le conseguenti proposte al Ministero per l'impianto della Cassa e per determinarne con Decreto Reale le funzioni e relative norme di servizio. La prefata Commissione presentò la sua relazione al Ministero del tesoro il 23 novembre 1879.

Ma per l'anno 1880, attesa la ristrettezza del tempo, si riconobbe conveniente, senza pregiudizio delle future decisioni, il partito di fare le previsioni di bilancio, prendendo a base la emissione di rendita consolidata 5 per cento, in luogo del titolo speciale redimibile per i 60 milioni destinati alle spese ferroviarie del 1880 da farsi dal Governo, indirizzando i Comuni e le Provincie a procurarsi i mezzi per quest'anno loro occorrenti dalla Cassa dei depositi e prestiti, la quale rimane autorizzata a concedere per l'oggetto delle somme a mutuo con l'interesse del 5 per cento, ai termini del ministeriale decreto 29 dicembre 1879. E a questo concetto appunto furono informate le variazioni all'uopo proposte nello Stato di prima previsione della spesa del Tesoro e presentate alla Camera nella tornata del 5 dicembre 1879.

Infrattanto, si è pure dovuto rilevare la necessità di meglio approfondire le conseguenze e la possibilità di esecuzione del suindicato articolo 28 della legge, e degli articoli 29 e 30 al medesimo correlativi.

Coll'articolo 28 fu stabilito che i prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii dovessero essere fatti dalla Cassa delle strade ferrate sopra delegazione degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, n. 131; che le delegazioni non potessero essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non dovesse importare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto; e che finalmente, nel conguto del quinto fosse incluso l'ammontare delle delegazioni dallo stesso Comune o dalla stessa Provincia già state rilasciate, a norma della predetta legge 27 marzo 1871 e dell'articolo 17 della legge 27 maggio 1875, n. 2779.

Ora i concorsi delle Provincie e dei Comuni nelle spese per la costruzione delle linee complementari sono o volontarii od obbligatorii. Si può ammettere il vincolo del quinto come sopra stabilito dalla legge per i concorsi volontarii, essendo ciò in armonia coi principii, la cui ragione ed opportunità è già stata riconosciuta dalla Camera, secondo i quali devonsi restringere in più angusti termini le facoltà delle Amministrazioni comunali e provinciali di impegnare i cespiti delle loro più sicure entrate. Ma in quanto ai concorsi obbligatorii, è una contraddizione che la legge lo imponga da una parte, mentre chiude la via dall'altra a provvedere i mezzi necessarii, dato il caso che le Provincie ed i Comuni obbligati si trovino di avere già vincolato in delegazioni al Tesoro e alla Cassa dei depositi e prestiti il quinto della imposta erariale.

Inoltre, nello stesso articolo 28 si stabilisce che i contratti di mutuo fra le Provincie ed i Comuni e loro Con-

sorzii colla Cassa delle strade ferrate andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa. Ma, siccome col sistema vigente per la Cassa dei depositi e prestiti, i mutui non si fanno per contratto ordinario, ma dietro Decreto Reale di concessione, e le delegazioni sono soggette alla tassa graduale di bollo, così la forma della suddetta disposizione non è affatto precisa, e potrebbe dar luogo a dubbii e contestazioni.

Queste considerazioni hanno fatto persuaso il Governo, per le ragioni che esso avrà l'onore di esporre in seguito, che era necessario di introdurre qualche modificazione in questa parte della legge.

Una volta poi entrato in questo convincimento, il Governo si è pure creduto in dovere di riesaminare a fondo tutto il sistema finanziario, sul quale la legge del 29 luglio 1879 si appoggia; e nulla trovando di dover modificare quanto alle modalità ed alle quote di concorso degli enti morali interessati (base pnr questa sostanziale nel sistema finanziario stabilito dalla legge), ha dovuto però fermare la sua attenzione sulla opportunità, nell'interesse delle Finanze, della esenzione dei diritti daziarii imposta con l'articolo 23, e sull'altro punto del modo di provvedere i mezzi al Tesoro ed agli enti obbligati al concorso di sostenere le spese pel completamento della nostra rete ferroviaria.

Riservandosi di esporvi le ragioni per le quali è parso che non siano da accordarsi le esenzioni daziarie dianzi accennate, importa intanto, o signori, di ponderare le seguenti brevi considerazioni, dietro le quali si è il Governo convinto della maggiore convenienza per lo Stato di emettere rendita consolidata, anzichè un titolo speciale, onde avere i mezzi necessarii per l'adempimento degli oneri a suo carico derivati dalla legge 29 luglio 1879.

Innanzi tutto, non ha potuto a meno di farsi carico delle controverse opinioni, che si manifestarono nell'uno e nell'altro ramo del Parlamento, circa la opportunità della creazione della Cassa delle strade ferrate e dell'emissione del titolo speciale.

La discussione sul proposito avvenuta alla Camera nella passata legislatura non è tanto lontana, e sentesi tuttavia l'eco delle parole dei varii oratori, che, invece del titolo speciale, avrebbero preferito l'emissione di rendita consolidata per fornire al Governo i mezzi di sopperire alle spese occasionate dalla legge.

Parlando del titolo speciale, il Governo pure non ha nascosto in quella occasione alla Camera che, ove si fosse trattato di porre una questione generale ed astratta se convenisse meglio emettere rendita consolidata 5 per cento, non avrebbe esitato a decidersi per questa, piuttosto che pel titolo speciale.

Anche l'onorevole relatore del progetto della legge della quale si discorre, non si era dissimulato la difficoltà che poteva incontrare il Governo nella emissione del titolo speciale, senza un utile assicurato pel bilancio economico della nazione; mentre poi era certo il maggiore aggravio sul bilancio annuale dello Stato. Ma la rateazione dell'emissione dei titoli e l'obbligo imposto al Governo coll'articolo 32 della legge potevano far ritenere che, quando il titolo speciale si fosse trovato poco utile o poco proficuo per lo Stato, si sarebbe potuto cambiare sistema.

Si nota che questa possibilità avrebbe probabilmente trovato un ostacolo nella garanzia ipotecaria stabilita dall'articolo 29 della legge. Ma, senza entrare su questo punto in lunghe e meno utili disquisizioni, si aggiunge piuttosto che il Governo ha creduto dovere suo di tener conto anche del voto, manifestato dal Senato per organo dell'onorevole suo relatore, secondo cui era desiderabile che, nella occasione in cui dovevasi presentare al Parlamento le proposte del Ministero a' termini dell'articolo 32 della legge, si fosse ripresa meglio in esame la questione, per vedere quello che era più conveniente a farsi.

Il Ministero precedente aveva di già iniziato gli opportuni studii a questo intento, e la Commissione da esso nominata il 7 agosto 1879, di cui si è fatto cenno poc'anzi, essendo stata invitata a pronunciarsi pure sull'argomento, ha espresso l'avviso che era più conveniente per lo Stato emettere la rendita consolidata, anzichè creare il titolo speciale.

Si sono proseguiti quegli studii, si è creduto di doverli completare in diverse parti; ed il risultato di essi è compendiato negli articoli relativi del presente progetto di legge.

Data la necessità di dover provvedere i fondi per opere produttive, che in sostanza costituiscono un aumento del patrimonio dello Stato, il Parlamento non ha mai receduto dalla massima che sia più conveniente per l'economia del bilancio di procacciarsi i capitali occorrenti mediante alienazione di rendita consolidata 5 per cento, piuttosto che con emissione di titoli speciali redimibili. Anzi colla legge del 19 aprile 1872, n° 759, per la conversione del prestito nazionale, e coll'altra dell'8 marzo 1874, n° 1834, ha risolutamente adottato il principio inverso, quello cioè della conversione dei debiti redimibili in Consolidato 5 per cento, il quale principio ha dato fin qui buoni risultamenti, nè fu senza influenza sull'assetto del nostro bilancio.

Se non che, per quanto si desume dagli atti del Governo, come per ciò che fu ammesso nella lunga discussione avvenuta nella Camera sulla legge per la costruzione delle ferrovie complementari, le ragioni in favore del titolo speciale trovarono appoggio, per essere accolte, nella necessità di dover aiutare gli enti morali sottoposti alle spese di concorso. Imperocchè si è detto che, trattandosi di dover raccogliere una forte somma, non solo nell'interesse dello Stato, ma anche in quello delle Provincie e dei Comuni, i quali non possono, come lo Stato contrarre debiti perpetui, dovendo i loro debiti essere temporanei e redimibili, dovevasi di conseguenza adottare nel caso speciale un titolo ammortizzabile ed identico, tanto per lo Stato, che per gli enti interessati.

Non mancarono anche i sostenitori aperti della preferibilità per lo Stato, in questa circostanza, del titolo speciale, anzichè ricorrere all'emissione di nuova rendita consolidata; di modo che su due punti poggiarono le ragioni della creazione del titolo ferroviario, secondo che furono considerati in rapporto al fatto di dover provvedere agl'interessi dello Stato e dell'economia nazionale, o in rapporto al fatto di dover provvedere con unico titolo ai bisogni dello Stato cumulativamente a quelli delle Provincie, dei Comuni e loro Consorzi.

Posta la questione sopra tali basi, è facile dimostrare che, quando vi sia il modo di provvedere a parte per gli enti obbligati al concorso, la convenienza economica, non meno che la ragione logica, consiglierebbero allo Stato di ricorrere a preferenza all'emissione rateale, a seconda del bisogno, della rendita consolidata necessaria per le spese da farsi nei lavori, invece di emettere il titolo speciale ammortizzabile.

Senza dilungarsi i riferenti a ricordare tutti i casi precedenti e tutte le leggi concernenti costruzioni di nuove ferrovie, le quali provvidero perchè il Governo ne ricavasse i mezzi mediante emissione di rendita consolidata, credono più conveniente di riepilogarne le risultanze in un prospetto che si onorano di presentarvi come allegato n° 1.

Inutile pure si ritiene di rammentare alla Camera che per un certo periodo di anni, cioè dal 1870 al 1876, fu abbandonato il sistema dell'emissione di rendita consolidata onde procacciare allo Stato le somme necessarie per le spese delle nuove costruzioni di strade ferrate, provvedendo invece mediante mutui sul corso forzoso, ossia con aumenti della circolazione cartacea. Sono note a tutti le ragioni di quei provvedimenti; come pure è noto che, appena il Governo potè fermarsi sulla via di attingere agli aumenti della circolazione cartacea, dovette ritornare, per l'oggetto di cui si tratta, all'emissione della rendita. Imperocchè è principio quasi universalmente ritenuto che, se lo Stato contrae un prestito destinato all'esecuzione di opere che aumentino il patrimonio della nazione, in guisa che i vantaggi ne ridondino anche alle generazioni future, è preferibile, quando gli annuali bilanci non possono senza difficoltà sostenere il peso anche delle quote di ammortamento oltre gl'interessi, di emettere rendita consolidata.

Nelle attuali condizioni poi del nostro paese, e considerato lo stato del nostro bilancio, bisogna persuadersi della opportunità maggiore di ricorrere al Consolidato, invece che ad un titolo speciale ferroviario, pagabile soltanto

nel regno ed ammortizzabile in 75 anni. Infatti, perchè l'Italia possa assorbire un mutuo emesso nell' interno ripartitamente in 21 anni, che in complesso ascende a 1260 milioni, è necessario che, non solo si abbia un risparmio annuo di 60 milioni, ma che, senza difficoltà, questo risparmio venga per 21 anni consecutivi sottratto ad ogni altro uso, meno che all'impiego in titoli ferroviarii.

Dato invece un afflusso dei capitali ad altre vie, nelle industrie e nei commerci, potrebbe lo Stato correre il pericolo di perdite gravi nel collocamento dei titoli speciali esclusivamente nel Regno.

Questo apparisce ancora più evidente, ove si consideri come il pensiero che tutti gli anni, o in altro periodo determinato, ed anche, a seconda del bisogno, senza periodo fisso, si dovrà vendere una quantità di Obbligazioni ferroviarie, peserà sui nostri mercati; ed i capitalisti nazionali, in favore dei quali i titoli saranno monopolizzati, saranno tanto più restii dal farne lo acquisto, quanto più avranno speranza di ottenere sempre condizioni migliori. Imperocchè, restringendo il mercato del titolo alla sola Italia, si restringerà pure la concorrenza; e questo fatto, di cui la speculazione non si può non impadronire, si farà scontare più duramente ad ogni singola emissione, man mano le risorse della economia nazionale verranno assorbite nell'impiego del nuovo titolo, con la prospettiva sempre aperta dell'indeclinabile bisogno dello Stato di far luogo ad ulteriori emissioni.

L'Italia non è ancora in grado di non far conto di siffatti possibili inconvenienti. Si dice che i capitali corrono dall'estero anche per l'acquisto di titoli pagabili soltanto nel Regno, quando i compratori vi trovino il loro tornaconto. Questo è vero come principio generale; ma in ogni modo, è sicuro che, in confronto della rendita, i capitali stranieri saranno meno pronti ad investirsi nel titolo ferroviario. Il Governo non deve correre delle eventualità, che troppo facilmente potrebbero volgerglisi contrarie. E trattandosi di un titolo speciale non conosciuto, esso non avrebbe la facilità di farne l'emissione a riprese secondo il bisogno, ma dovrebbe per prudenza fare piuttosto delle operazioni rilevanti di collocamento, almeno una ogni anno, le quali, per quanto studio ci si metta, è naturale che, anche prescindendo dal pericolo di danno non possono dare sicurezza di positivo vantaggio.

Non è a trascurarsi anche un'altra considerazione d'ordine, diremo, materiale, ma pure di una certa importanza per l'amministrazione dello Stato. Ammettasi pure che del debito speciale redimibile si faccia ogni anno per 21 anni una sola alienazione. Anche la Commissione che fece gli studii del regolamento per l'esecuzione della legge 29 luglio 1879, fra le sue conclusioni pose pur questa giustissima, che le Obbligazioni ferroviarie di ciascuna emissione annuale debbano riguardarsi, per gli effetti del rimborso, come costituenti tanti debiti separati, ammortizzabili ognuno in 75 anni dalla rispettiva emissione. Chi non vede adunque che noi, adottando il titolo speciale ferroviario, verremo a creare ventuno nuovi debiti redimibili, con le rispettive tabelle di ammortamento e con apposite distinte contabilità in aumento della già eccessiva *congerie* di contabilità speciali per i debiti redimibili ora esistenti a carico dello Stato? Nè ciò può essere nei desiderii del Parlamento e del paese e del Governo, che fecero buon viso agli effetti della legge, che ebbimo già a citare, dell'8 marzo 1874, e che tende allo scopo opposto, cioè a semplificare l'Amministrazione del Debito pubblico, conducendo a poco a poco i debiti ad un solo tipo, quello del Consolidato. (*Continua*)

LAVORI PUBBLICI

dal 1° gennaio al 31 agosto 1880

La *Gazzetta Ufficiale* del 9 corr. ci presenta, a nome del Ministero dei lavori pubblici, la situazione di tali lavori nei primi otto mesi dell'anno in corso; avvertendo anzitutto che nella situazione già pubblicata pel 1° quadrimestre non figuravano le nuove costruzioni ferroviarie, perchè il loro intraprendimento, a termini della legge 29 luglio 1879, era vincolato alla legge del bilancio, promulgata soltanto il 1° maggio.

Nella presente situazione si comprendono quindi anche le dette costruzioni; per le quali poi, a migliore intelligenza, si rammenta che la legge del bilancio 1880 ha assegnate per l'*iniziamento delle nuove linee complementari* le somme seguenti:

1ª categoria	L. 19,600,000
2ª id.	» 6,355,867
3ª id.	» 3,945,172
4ª id.	» 2,021,341
Totale	L. 31,922,380

Dalla I tabella della presente situazione, che riassume per provincie i lavori pubblici *di cui venne autorizzata l'esecuzione* dal 1° gennaio al 31 agosto 1880, risulta un complesso di 844 lavori per un totale di L. 69,313,193, ripartito come segue:

Ponti e strade	Lavori N. 73,	importo	L. 12,645,184
Strade ferrate	» » 398,	»	» 38,624,940
Opere idrauliche	» » 373,	»	» 18,043,069
Totale	N. 844,	»	L. 69,313,193

Però non vi sono compresi i lavori eseguiti dalle Società sussidiate dal Governo, nè quelli che dal 1° gennaio al 31 agosto andarono eseguendosi nelle varie provincie per effetto di leggi ed autorizzazioni anteriori. —

La II tabella comprende le linee delle ferrovie complementari *lungo le quali sono avviati gli studii definitivi*. Sono in tutte 54, di cui 8 di 1ª categoria, 17 di 2ª, 20 di 3ª e 9 di 4ª, distinte come segue:

Categoria 1ª — 1. Novara-Pino — 2. Roma all'Aquila-Sulmona — 3. Parma-Spezia — 4. Faenza-Pontassieve — 5. Terni-Rieti-Aquila — 6. Campobasso-Benevento — 7. Codola-Nocera. — 8. Reggio Calabria-Paola-Castrocucco per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento.

Categoria 2ª — 9. Aosta-Ivrea. — 10. Linea d'accesso al Sempione (Gozzano-Domodossola). — 11. Succursale dei Giovi. — 12. Sondrio-Colico-Chiavenna. — 13. Belluno-Feltre-Treviso. — 14. Macerata-Albacina. — 15. Ascoli-San Benedetto. — 16. Teramo-Giulianova. — 17. — Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca. — 18. Termoli-Campobasso. 19. Benedetto-Avellino. — 20. Cosenza-Nocera Tirrena. — 21. Dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi per Catanzaro. — 22. Taranto-Brindisi. — 23. Messina-Patti. — 24. Siracusa-Licata. — 25. Adria-Chioggia.

Categoria 3ª — 26. Novara-Varallo. — 27. Brà-Carmagnola. — 28. Cuneo-Mondovì. — 29 Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni. — 30. Airasca-Cavallermaggiore. — 31. Ponte S. Pietro-Seregno. — 32. Parma-Brescia-Iseo. — 33. Mestre-S. Donà-Portogruaro. — 34. Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione Lavezzola-Lugo. — 35. Lucca-Viareggio. — 36. Viterbo-Attigliano. — 37. Velletri-Terracina. — 38. Cajanello-Isernia. — 39. Foggia-Lucera. — 40. Foggia-Manfredonia. — 41. Candela-Ponte Santa Venere, — 42. Zollino-Gallipoli. — 43. Legnago-Monselice. — 44. Gallarate alla Pino-Novara. — 45. Treviso-Motta.

Categoria 4ª — 46. Lecco-Colico. — 47. S. Pietro in Casale-Cento. — 48. Reggio-Coreggio-Carpi-Finale-Ferrara. — 49. Macerata Civitanova. — 50. Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale (sezione ridotta). — 51. Colle-Poggibonsi (sezione ridotta). — 52. Saluzzo-Cuneo. — 53. Parma-Guastalla-Suzzara. — 54. Reggio-Guastalla.

Si osserva poi che gli studii delle linee segnate ai numeri 35, 39, 40, 47, 48, 50, 51, 53, 54 furono specialmente intrapresi a cura degli Enti interessati, con approvazione e sulle norme stabilite dal Governo. —

La III tabella dimostra finalmente lo *stato dei progetti* al 31 agosto per ciascuna categoria e per ciascuna linea o tronco di linea. Essi sommano a 49, di cui 17 per la 1ª categoria, 22 per la 2ª, 9 per la 3ª, ed 1 per la 4ª; e si riassumono poi come segue:

1. Progetti appaltati od in corso di appalto: Lunghezza chil. 248.235 — Importo dei progetti L. 37,486,414 — Importo a base d'asta L. 22,757,599;

2. Progetti in esame già ammessi dal Consiglio di Stato; Lunghezza chil. 13,003 — Importo dei progetti L. 3,550,000 — Importo a base d'asta L. 2,144,000;

3. Progetti già ammessi dal Consiglio superiore: Lunghezza chil. 50.629 — Importo dei progetti L. 6,864,000 — Importo a base d'asta L. 6,519,289;

4. Progetti presso il Consiglio di Stato: Lunghezza chil. 71.435 — Importo dei progetti L. 5,158,594 — Importo a base d'asta L. 4,597,415;

5. Progetti presso il Consiglio superiore: Lunghezza chil. 172.018 — Importo dei progetti L. 38,145,174 — Importo a base d'asta L. 26,527,166;

6. Progetti rinviati per modificazioni: Lunghezza chil. 29.629 — Importo dei progetti L. 4,902,273 — Importo a base d'asta L. 3,641,853.

Totale complessivo: Lunghezza chil. 584.949 — Importo dei progetti L. 96,106,455 — Importo a base d'asta lire 66,187,322.

LE LINEE D'ACCESSO SUD
ALLA GALLERIA DEL GOTTARDO
NEL TERRITORIO SVIZZERO

Dal Lago Maggiore, settembre.

Preg.mo sig. Direttore,

Ho avuto occasione di visitare nel decorso mese i lavori delle linee, che dal confine italo-svizzero vanno alla galleria del Gottardo; e poichè mi pare che possa non riescire sgradito a Lei ed ai lettori del *Monitore*, le mando qualche cenno di quei lavori, i quali, benchè riguardino vie di comunicazione spettanti ad altro Stato, interessano pure non poco il nostro paese, perocchè su di esse, in non lontano avvenire, deve correre rigoglioso, anche attraverso il suolo italiano, il commercio internazionale fra il Mediterraneo ed il Mare del Nord.

Un'altra considerazione mi spinge a scrivere questi cenni, cioè che i lavori delle linee sopraindicate, egregiamente studiati e condotti dai tecnici della Società del Gottardo, sono eseguiti da costruttori nostri e là dove tuttora risuona il nostro linguaggio; per cui, se non possono dirsi opere italiane, hanno però dall'Italia largo concorso d'intelligenza, di denaro e di braccia. —

Alla linea che da Bellinzona e Biasca, per la valle del Ticino, ascende al S. Gottardo, e che attraverso quella catena collega i due versanti delle Alpi e l'Italia alla Svizzera ed alla Germania, due vie ferrate convergono dal territorio italiano: l'una dal confine presso Pino, lungo il Lago Maggiore; l'altra dal confine di Chiasso, attraverso il Monte-Ceneri. L'una e l'altra poi si raccordano alla ferrovia in esercizio Locarno-Bellinzona, alla Stazione di Cadenazzo la prima, a quella successiva di Giubiasco la seconda; dalle quali località, per Bellinzona e Biasca, proseguono unite in una sola via a Faido, ad Airolo ed alla galleria del Gottardo.

In questo gruppo di linee, delle quali alcune sono in esercizio, altre in corso di costruzione, trovansi fra queste ultime 3 tronchi, distinti per condizioni di località, per natura ed importanza di lavori: cioè uno da Pino a Cadenazzo, l'altro da Lugano a Giubiasco, ed il terzo da Biasca ad Airolo.

Il tronco Pino-Cadenazzo, fra i tre il meno ragguardevole, è tuttavia di non lieve importanza per le condizioni delle plaghe di terreno sulle quali si svolge. Prosecuzione della linea ora in esame e lavoro, che da Novara per Sesto-Calende e Luvino deve collegare la rete italiana alle linee svizzere, quel tronco percorre da Pino a Magadino la falda accidentata e sinuosa, che costituisce in questa tratta la sponda del Lago Maggiore; e piegando poi verso oriente, risale da Magadino a Cadenazzo la valle del Ticino, che sbocca nel lago presso quella borgata. Collocata a mezza costa, sopra falde irregolari od avvallamenti e sporgenze, la sede stradale è costituita da un seguito alternato di tagli e riporti, solcato da frequenti manufatti, parecchi dei quali di ragguardevole entità, ed è sostenuta e difesa da opere murarie di non lieve conto a monte e verso il lago.

Meritevole di attentissimo esame è poi il secondo dei tronchi sopraindicati, quello cioè che da Lugano, attraverso la catena del Ceneri, raggiunge a Giubiasco la ferrovia in esercizio Locarno-Bellinzona. Dall'un lato, nel versante settentrionale di quella catena, dove la linea dal fondo della valle del Ticino si arrampica e s'innalza sulla falda per imboccare la galleria ad oltre 200 metri al disopra della valle, la sede stradale piantata a mezza costa sopra falde accidentate a prominenze e burroni, è costituita da frequenti ed importantissime opere murarie. Nell'altro versante verso Lugano, sono ragguardevoli i tagli ed i rilevati, ed importante la galleria di Massagno, lunga m. 934. Fra questa e quella tratta s'innalza, dolce e verdeggiante, la estesa catena del Monte-Ceneri, che la ferrovia attraversa con una galleria a foro cieco di m. 1675, nella quale essa ascende con continua pendenza del 22,5 p. 0/00 dall'imbocco Nord allo sbocco.

La brevità del tempo concesso alla esecuzione, e le condizioni altimetriche che consigliarono a far quasi esclusivo lo scavo dal lato settentrionale, obbligarono ad applicare a questo attacco la perforazione meccanica del Fréjus e del Gottardo; e quest'applicazione, studiata ed eseguita con diligente disegno, vittoriosa di non comuni difficoltà, costituisce un lavoro meritevole di accuratissimo esame.

La forza motrice, che dà vita alle macchine perforatrici, è una caduta d'acqua di limitato volume, derivata a circa 2 chilometri di distanza dalla bocca della galleria, in un piccolo corso d'acqua, che solca la falda del monte al di sopra dell'abitato di Quartino. Chi ha visto quel profondo burrone che, angusto e contorto, scende a gomiti ed a salti di roccia nella valle, non potè sottrarsi ad un senso di meraviglia per l'ardito concetto di raccogliere colà la forza per condurla in basso fra le dirupate balze, che costituiscono quell'antro. Tra l'edificio di presa e quello dei compressori, che è posto nel piano della valle, v'ha una distanza sviluppata di circa 800 metri ed un dislivello di oltre 100; e l'acqua, in volume variabile da 50 a 100 litri al minuto secondo, depurata alla presa, scende alla turbina, che è nell'edificio dei compressori, per una condotta di tubi di lamiera di ferro, di m. 0.30 di diametro, il cui andamento planimetrico ed altimetrico fu studiato colla massima cura. È questo attento studio del percorso, reso meno tortuoso da tagli, cunicoli e ponticelli in legno, nonchè la diligenza delle giunzioni, eseguite con speciali ed accurati congegni, hanno ottenuto un ragguardevole compenso nelle limitate perdite di forza che si verificano, in relazione alle condizioni eccezionalmente disagiate della detta condotta.

La turbina che riceve l'acqua, ed i compressori che da essa sono posti in movimento, sono racchiusi in un edificio collocato, come si disse, nel piano della valle, allo sbocco del burrone nel Ticino. In esso è prestabilito il luogo per l'installazione di macchine a vapore in sussidio alla caduta durante eventuali eccezionali siccità. Da quell'edificio, l'aria, compressa dalle pompe ad oltre 5 atmosfere, è condotta con una tubulazione in ghisa di m. 0.17 di diametro, per circa 2 chilometri, lungo il piede della falda sotto l'imbocco della galleria, o sale dritta lungo la falda medesima, con eguale tubulazione fino alla bocca. Quivi è raccolta in apposito serbatoio, dal quale viene poi diramata alla galleria per le perforatrici e per la ventilazione, ed ai meccanismi degli opificii di riparazione situati in prossimità alla galleria stessa. Colla forza portata all'avanzata di questa condotta, è dato moto a 4 perforatrici Mac-Kean-Seguin montate sopra un affusto, le quali

lavorano ad intervalli allo scavo dell'avanzata, che ha circa m. q. 8 di area; ed in quest'area, nella roccia finora incontrata, che è il gneiss con filoni di quarzo, esse producono l'avanzamento medio giornaliero di circa m. 3.00.

Questi cenni, che l'obbligo di non porre ad indiscreto contributo l'ospitalità del *Monitore* mi costringe a riassumere, basteranno, spero, a dare una idea del modo intelligente ed accurato, col quale è organizzato il lavoro di perforazione ad aria compressa al Monte-Ceneri. Non è l'installazione grandiosa ed imponente del Fréjus e del Gottardo, ma è un impianto che ha giudiziosamente approfittato della esperienza di quei due colossali lavori, e che può dirsi ardito, avendo in modeste proporzioni condensato il meglio dell'uno e dell'altro; — un impianto che onora l'intelligenza e l'operosità dell'Impresa che lo ha effettuato. Con un lavoro così bene avviato, è prevedibile che la galleria del Monte-Ceneri sia ultimata nei primi mesi del 1882. (*V. Informazioni particolari*).

Potremmo dilungarci su questo lavoro, esponendo dettagli che riescirebbero interessantissimi, se l'ultimo tronco, di cui dobbiamo far cenno, non reclamasse a buon diritto una parte ragguardevolissima in questa rapida scsrsa. Dico a *buon diritto*, perchè i lavori compresi in quel tronco sono di così nuova e speciale importanza, ch'essi soli meriterebbero una diffusa e dettagliata esposizione.

La valle del Ticino, nella quale risale e si sviluppa questo importante tratto di ferrovia, che guida alla grande Galleria del S. Gottardo, ascende in direzione quasi settentrionale, ed è ampia e poco accidentata per circa 10 chilometri fin oltre l'abitato di Giornico. In questa parte di valle, il fondo ha pendenze varie, ma non eccessive, non superiori al 14 p. 0[00. Dopo Giornico, la valle perde l'aspetto verdeggiante, e fattasi alpestre ed angusta, a falde di roccia dirupate, s'innalza per un tratto con precipitoso pendìo, raggiungendo il 115 p. 0[00. È un salto *di oltre* 100 metri nello sviluppo di poche centinaia di metri di valle, ed ha il nome di *Stretta della Biaschina*.

Al di là di questo salto, quasi a riposo dell'occhio del visitatore, che deve prepararsi a più grandioso spettacolo, la valle torna ampia e ridente per un'altra tratta di circa 8 chilometri; dopo la quale, una seconda strozzatura, più selvaggia e più imponente della prima, interrompe e quasi serra la valle. Alle falde verdeggianti, che con dolce pendìo fiancheggiavano il fiume scendente tranquillo lungo la valle, succedono d'un tratto, senza passaggio, altissime pareti di roccia, le quali, tagliate a picco, svolgentisi a serrate e ripetute risvolte, chiudono la valle, stringendo il fiume in angusto e tortuoso varco. Il letto di esso, costituito da giganteschi macigni accavallantisi gli uni sugli altri, s'innalza con smisurato pendìo, e le acque vi scendono vorticose, frante e polverizzate sui massi, con non interrotto fragore ripercosso dalle alte pareti di roccia che le rinchiudono. È un antro degno di rappresentare un girone di un nuovo Inferno, meritevole di una penna di poeta, che sappia con adequate parole esprimerne la imponente grandezza.

Oltrepassato quest'antro, che il visitatore per istinto si volge a riguardare stupefatto e stordito, il paesaggio quasi per incanto cangia di aspetto; e la valle, che ristretta già alla Biaschina, s'era riallargata e sembrava poi rinserrarsi alla seconda strozzatura ora descritta (la quale da un vicino abitato ha il nome di *Dazio grande*), si riapre di nuovo ampia e pianeggiante, con uniforme e mite pendìo, fiancheggiata da falde ricche di vegetazione e popolate da cospicue borgate, pittoresche per ubicazione e per la forma dei caseggiati per la massima parte in legname; e continua poi a salire dolcemente fino ad Airolo, dove, con mutata direzione, ripiega ad occidente, sbarrata dalla elevata catena del S. Gottardo.

Questo rapido schizzo della valle percorsa dalla ferrovia, basta a far comprendere le difficoltà ch'essa offerse agli studii e l'entità delle opere che devono costituirla. Siccome l'ammessa pendenza massima del 26 p. 0[00 era superiore a quelle della valle nelle tratte pianeggianti, ed infinitamente minore nelle rabide della Biaschina e del Dazio grande, così per superare questi salti era necessario applicare la pendenza massima fin dall'origine del tronco, tenendo altissima sulla valle la sede stradale.

A questo concetto era inspirato il primo progetto studiato durante la dirigenza dell'ing. in capo Gerwig; ma esso presentava gli enormi svantaggi di collocere tutta la linea elevata a mezza costa, sopra falde dirupate e franose, e di richiedere numerosissime, quasi continue, le gallerie. E quel progetto, che avrebbe incontrato difficoltà gravissime di esecuzione e costato ingente spesa, fu abbandonato. Quello che si sta ora eseguendo, dovuto, credo, alla dirigenza dell'ing. in capo Hellwag, è tutto diverso; in esso gl'ingegneri svizzeri, partendo da un concetto molto semplice, seguirono la valle, o meglio imitarono l'opera della natura; e com'essa, alle strozzature della Biaschina e del Dazio grande, ha un salto gigantesco, così progettarono un salto anche per la ferrovia, sviluppato nelle viscere delle montagne che contornano quelle strette. È un concetto semplice, ma ingegnoso ed ardito, che nella scienza delle costruzioni ferroviarie segna ancora un passo vittorioso dell'uomo sulla materia.

(*Continua*) *Ing.* F. N.

SUI MEZZI DI PREVENIRE GLI ACCIDENTI FERROVIARII

(*Continuazione — Vedi n.* 36).

Seguito dei Segnali – Un treno costretto a fermarsi in mezzo al binario è protetto dai segnali a mano e dai petardi che uno dei guarda-freno deve affrettarsi ad andar a collocare di dietro, alla distanza regolamentare. La stessa precauzione dev'essere egualmente usata senza esitanza, ogni qual volta la corsa di un treno è abbastanza rallentata da non lasciar temere che un altro treno sopravveniente di dietro possa raggiungerlo.

Nondimeno si capisce che in certi casi, p. es. di notte, in tempo di neve o di nebbia, il rallentamento d'un treno possa pel momento divenire inquietante, senza permettere di lasciar discendere un agente per porre sul binario i segnali detonanti. Un segnale pirotecnico, gettato sul binario dopo essere stato acceso, potrebbe allora proteggere il treno sino al momento in cui esso potesse riprendere la sua velocità.

A tale scopo si esperimentò, alcuni anni sono, sulla rete dell'Ovest, il razzo (*fusée*) Lamare. Quei primi esperimenti furono abbandonati; ma la Compagnia del Nord li ha ripresi, ed ora annuncia che ne ottiene risultati soddisfacenti. Si adoperano razzi di due dimensioni. L'uno arde con intensità per 5 minuti; l'altro permette di mantenere il segnale per 10 minuti. Essi si conservano, del resto, quasi indefinitamente senz'alterazione; per cui pare che possano diventare d'uso pratico, e giova quindi raccomandarne almeno la prova alle Compagnie.

Un gran numero d'inventori cercò di rendere manifesta agli agenti d'un treno la presenza sul binario d'un altro treno già inoltrato, sia nello stesso senso, sia specialmente in senso contrario, mediante segnali posti automaticamente in azione dai treni medesimi. Gli uni proposero dei mezzi di trasmissione puramente meccanici, e perciò in massima insufficienti; gli altri, in maggior numero, pensano ad applicare apparati e trasmissioni elettriche.

Indipendentemente dalle obbiezioni che solleva da sè solo il principio dell'automaticità dei segnali (la più grave delle quali sarebbe di dare una falsa e pericolosa sicurezza in caso di dissesto degli apparati), quasi tutte le comunicazioni di questo genere, che noi abbiamo potuto esaminare, avevano questo carattere comune, d'essere essenzialmente estranee alle condizioni della pratica dell'esercizio ferroviario.

I segnali messi in giuoco da trasmissioni meccaniche, quand'anche avessero potuto funzionare (il che era quasi

sempre da mettersi in dubbio), non erano tali da tollerare, per un solo giorno, il movimento dei treni sopra una linea di traffico un po' rilevante e di rapida circolazione.

Gli apparati a trasmissione elettrica presentavano sempre la massima complicazione, ed avrebbero fatto riposare la sicurezza del treno sul giuoco, spesso problematico, di organi d'una delicatezza incompatibile col movimento e colle masse delle macchine e dei treni. Il nostro rapporto speciale sulle invenzioni, dando i dettagli di queste varie proposte, fa risaltare i difetti, che non permisero finora di farne alcun uso.

Altri inventori, non meno numerosi, si applicarono a cercare il mezzo di stabilire una comunicazione telegrafica permanente dei treni in corsa, sia tra loro, che tra le Stazioni. È questa, come si vede, la ricomparsa, dopo oltre 25 anni, del tentativo ingegnoso, ma senza successo, del cav. Bonelli.

Il sig. di Baillehache, già ispettore della ferrovia di Glosontfort a Pont-Audemer, è tra questi inventori quello che mostrò la maggiore perseveranza e cura nello studio di siffatte comunicazioni. Il suo sistema, descritto e discusso in dettaglio nel rapporto speciale sovraccennato, venne sottoposto, per alcuni mesi del 1878, ad un esperimento sulla linea da Grenelle al Campo-di-Marte; ma il filo della linea, installato a piccola distanza sopra il binario per la trasmissione della corrente elettrica, era soggetto a frequenti dissesti, ed inoltre molto incomodo ed anche pericoloso pel servizio di manutenzione del binario. L'esperimento, fatto, del resto, in condizioni abbastanza sfavorevoli, non è quindi riuscito.

In appresso, l'inventore modificò il suo sistema; il filo, mediante il quale si proporrebbe ora di stabilire la comunicazione elettrica, non sarebbe più collocato presso al suolo, ma ad un'altezza di circa m. 2.30 lateralmente al binario. Una specie di lancetta a sfregamento metallico, partendo dal furgone in capo al treno, appoggiata verso l'estremità sul detto filo, metterebbe gli apparati telegrafici del treno in comunicazione colla corrente e cogli apparati delle Stazioni. Il sistema così modificato non fu ancora sperimentato, ma sarebbe tuttavia soggetto a numerosi difetti, che ne renderebbero l'uso difficile, ed in ogni caso molto incomodo, e senza dubbio molto intermittente, in mezzo ad un esercizio i cui più piccoli accidenti di materiale interromperebbero qualunque servizio dell'apparato.

È questa soprattutto l'obbiezione fondamentale comune da opporre, non solo al suddetto sistema, ma a tutti gli altri consimili che ci furono sottoposti, tutti troppo complicati e delicati, come già dissi, per poter funzionare con sicurezza in mezzo ad un materiale esposto allo scuotimento della corsa ed agli urti delle manovre. Del resto, dal punto di vista pratico, quella comunicazione non avrebbe una seria utilità se non in casi eccezionali, e pressochè unicamente per dare il segnale di fermata ad un treno indebitamente inoltrato sopra il binario unico. Lo stesso risultato si può avere molto più semplicemente, ed in modo da non recare alcuna complicazione di binario e di materiale, colle campane elettriche, di cui parleremo in appresso.

Egli è alle biforcazioni propriamente dette ed ai punti di congiunzione dei binarii principali coi numerosi binarii di servizio nelle grandi Stazioni di manovra, che il sistema dei segnali fissi dev'essere particolarmente studiato e perfezionato per prevenire le collisioni.

(Continua).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Lucerna che l'11 corr. arrivarono in quella città i delegati dei Governi italiano, svizzero e germanico, dopo aver compiuta la visita annuale di constatazione dei lavori eseguiti alla Galleria del Gottardo ed alle strade di accesso. Questa visita ebbe principio, com'era stato da noi annunciato, il giorno 5 corr.; e dopo aver percorso minutamente tutta la linea sino al giorno 11, i delegati si riunirono in quel giorno a Lucerna per le operazioni finali.

In riserva di ulteriori ragguagli in proposito, possiamo offrire i seguenti cenni per ciò che riguarda più particolarmente la linea del Monte-Ceneri.

In conformità al disposto dell'art. 10 del trattato internazionale 16 giugno 1879 fra l'Italia e la Svizzera, la Commissione composta, per l'Italia, dei comm. F. Biglia e M. Massa, e per la Sdizzera, dei signori Bavier e Dapples, ha proceduto alla visita dei lavori eseguiti a tutto agosto p. p. lungo la linea Giubiasco-Lugano pel Monte Ceneri; e ciò per istabilire la quota proporzionale del concorso dell'Italia e della Svizzera nella costruzione della detta linea, da pagarsi alla Società costruttrice.

Dal verbale della visita, effettuatasi il giorno 6, si rileva che l'importo dei lavori eseguiti ammonta a L. 1,840,000. E siccome il 1° esercizio scaderebbe solo il 30 settembre corrente, così la Commissione ha ritenuto probabile l'esecuzione, durante questo mese, di altri lavori per un importo di L. 420,000; per cui l'importo totale dei lavori eseguiti e da eseguire fino alla scadenza del detto esercizio, fu ritenuto in L. 2,260,000. Questa cifra, confrontata con quella del preventivo in L. 3,864,500, presenta una differenza in meno di L. 1,604,500.

La spesa totale preventivata per la linea Giubiasco-Lugano ascende a L. 10,847,500, ed il concorso dell'Italia e della Svizzera nella spesa predetta importa insieme L. 6,000,000, ciò che ad un dipresso corrisponde a 55[100 della spesa complessiva. Su tale base venne appunto stabilita la quota di concorso dovuta dagli Stati sovvenzionanti alla Società costruttrice per lavori eseguiti durante il 1° esercizio; e cioè nel 55[100 dell'importo di L. 2,260,000, ossia L. 1,243,000 da pagarsi in due parti eguali di L. 621,500 dall'Italia e dalla Svizzera.

La Commissione ha poi riconosciuto che, non ostante la minor quantità di lavoro eseguito nel 1° esercizio, le opere tutte della linea procedono in modo regolare e tale da far ritenere ch'essa potrà essere aperta all'esercizio nel termine stabilito dal contratto, cioè nel maggio del 1882.

Nel precedente numero abbiamo detto che il risultato degli studii fatti dai rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, in ordine al progetto di Convenzione pei trasporti internazionali sulle Strade ferrate, verrà esposto in apposita memoria riassuntiva da rassegnarsi al Ministro dei lavori pubblici.

Oggi possiamo aggiungere che, dietro istanza del nostro Governo, quello Svizzero ha aderito che le Conferenze dei delegati internazionali, le

quali dovevano aver luogo quanto prima, siano rimandate al principio del nuovo anno, affine di lasciare alle nostre Amministrazioni ferroviarie il tempo sufficiente per sempre meglio concretare le modificazioni, che dal punto di vista degli interessi italiani sarebbero da introdurre nella Convenzione del 1878.

La Camera di commercio ed arti di Savona, facendosi interprete dei lagni dei commercianti di quella città, ha inoltrata istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio, per averne l'appoggio presso quello dei lavori pubblici, allo scopo di ottenere una sostanziale modificazione nell'orario dei treni della linea ferroviaria da Savona a Torino, la quale modificazione valga a soddisfare le giuste esigenze del Commercio.

La detta Camera domanderebbe che la linea Savona-Torino venisse considerata come principale, e venisse posta in relazione colle altre secondarie che vi si collegano. In sostanza, si vorrebbe vedere riattivato l'orario anteriore a quello del 1° novembre 1879, col quale erano rispettate le coincidenze con la linea da Genova a Ventimiglia.

L'orario vigente, contro cui si reclama, venne attivato in circostanze eccezionali della linea, cioè quando essa si trovava in condizioni anormali pei danni derivatile dalle piene del Tanaro e della Bormida. Ora però che queste anormali condizioni più non sussistono, vogliamo sperare che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici vorrà accogliere le istanze della Camera di commercio di Savona, siccome fondate sulla equità e sulla giustizia.

Ci consta che in questi giorni il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato la spesa di L. 50,000 per ampliare le Stazioni di Bonassola e Corniglia lungo la linea ligure di levante, e che i lavori relativi verranno intrapresi fra non molto, essendosi già date disposizioni d'urgenza per le pratiche d'appalto.

Secondo le nostre informazioni, l'orario generale invernale dell'Alta Italia verrebbe attivato il 15 p. v ottobre.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie medesime, prendendo nella dovuta considerazione i reclami del pubblico circa la frequenza di furti nei trasporti ferroviarii, ha dato severe disposizioni per una rigorosa sorveglianza; stabilendo altresì che di ogni furto o manomissione denunciata, i dipendenti funzionarii gliene diano telegraficamente notizia.

Sappiamo che la Stazione di Ceraino venne abilitata al servizio delle merci a grande e piccola velocità, e quella di Dossobuono al solo servizio celeri, per ora.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha, fra altre, preso ultimamente le seguenti deliberazioni:

Approvò il contratto colla Ditta Bortolotti pei lavori d'ampliamento della Stazione di Lonigo ed allacciamento della stessa colla tramvia Lonigo-Cologna.

Approvò i preventivi per la complessiva spesa di L. 38,250 pei lavori nelle Stazioni di Portocomaro, Castelalfero, e Castagnole delle Lanze.

Approvò i preventivi per la complessiva spesa di L. 10,600 per la costruzione dei magazzini merci nelle Stazioni di Deiva, Framma, Bonassola, Corniglia e Riomaggiore.

Il Consiglio d'amministrazione suddetto ha autorizzato la stipulazione colla Casa Kook and Sohn di una Convenzione, per la quale verrà impiantata nelle Indie un'Agenzia pel servizio dei viaggiatori diretti all'Italia.

Sappiamo che il Consiglio medesimo, rimeritando degnamente l'opera di un impiegato ferroviario, ha ordinato l'acquisto di 1200 esemplari del pregevole libro, compilato dall'applicato sig. Mantovani Mario, sui rapporti fra le Strade ferrate e le Dogane.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha preso, nelle sue adunanze dal 6 all'11 corr., le seguenti più interessanti deliberazioni.

Esso ha approvato:

Un progetto di appalto per la costruzione (escluso l'armamento, la massicciata ed il materiale fino delle Stazioni) del tratto Soleto-Galatone, della ferrovia Zollino-Gallipoli;

Un pregetto di appalto (movimenti di terra, opere d'arte e fabbricati) per la costruzione del tratto tra la galleria di Luvino e quella di Maccagno inferiore, della ferrovia Novara-Pino;

Un progetto per opere di consolidamento al rilevato Momato al chilometro 135 della ferrovia Palermo-Porto Empedocle;

Un progetto per ricostruzione di un ponte sul torrente Bitto, la strada nazionale dello Stelvio nell'abitato di Morbegno, in provincia di Sondrio;

Un progetto per costruzione di Sottobanca, con sottoposto diaframma, nell'argine destro di Po da Carbonara a Carbonarola, in provincia di Mantova;

Un progetto per riparazioni alle botte Tombe, Babini e Rasponi a sponda destra, ed alla botta Strocchi, a sponda sinistra del Lamone, in provincia di Ravenna;

Un progetto per lavori di prolungamento al molo delle Casse nel porto di Savona, in provincia di Genova;

Un progetto per escavazione di fondali a metri sette nel porto Medicco di Livorno;

Ed un progetto per lavori d' ingrandimento alle Saline di Portoferraio, nell'isola d'Elba.

Il Consiglio delle Strade ferrate Romane, dopo aver trattati alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva, nella sua seduta del 9 corr., le seguenti deliberazioni:

1. Approvava l'esecuzione di alcuni lavori di secondaria importanza imputabili al bilancio delle Costruzioni.

2. Approvava i lavori per la sistemazione del piazzale esterno di facciata alla Stazione di Roma, consistenti nella costruzione di un grande marciapiede di forma elittica, selciato per una zona di quattro metri, inghiaiato al centro, e circondato da una cunetta con sottoposta chiavica, e sul quale saranno disposti n. 12 sedili di pietra e 6 grandi candelabri a quattro luci; e più la selciatura di due zone di terreno, larghe 10 metri rispettivamente, e corrispondenti al centro dei due avancorpi laterali della Stazione.

3. Approvava alcuni lavori di consolidamento alla rimessa locomotive della Stazione di Napoli.

4°. Approvava finalmente l'acquisto di alcune provviste occorrenti ai bisogni dell'esercizio, cioè di fiancate di ferro da locomotive e di legnami da costruzione.

Abbiamo sott'occhio la relazione dell'ingegnere Luigi Tatti, a cui si accennava nella nota estratta dalla *Prseveranza* e riferita tra le *Informazioni* del nostro numero precedente, circa la questione del Sempione e del Monte-Bianco. La detta relazione porta il titolo di *Parallelo fra i progettati valichi alpini del Sempione e del Monte-Bianco,* ed è stampata in un elegante volumetto edito in Milano dal Bernardoni.

Come abbiano promesso, ce ne occuperemo di proposito in un prossimo numero, e per l'attualità dell'argomento, e per l'autorità dello scrittore, membro-relatore del Comitato costituitosi in Milano, di concerto tra la Camera di commercio e l'Amministrazione provinciale, coll'incarico di studiare la importante questione, tanto nell'interesse particolare di quella città, quanto in quello generale del paese.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni ferroviarie. — Leggesi nel *Diritto,* del 9:

A proposito dell'abolizione del corso forzoso, si è parlato d'una proposta fatta al Governo. Una Società avrebbe domandato la concessione complessiva di tutte le nuove costruzioni ferroviarie, obbligandosi a compiere i lavori in dieci anni, a fare tutti i pagamenti in valori metallici, e contentandosi d'un rimborso in valori cartacei da compiersi in settantacinque anni.

La proposta effettivamente fu presentata, ma non fu presa in considerazione.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — L'ordine del giorno per la seduta di domani (16) del Consiglio provinciale di Torino comprende i seguenti oggetti:

23. Capitolati speciali per la concessione di *tramways* a vapore fra Torino-Carignano-Carmagnola, e da Carignano per Lombriasco al confine della provincia.

24. Domanda Geisser per concessione di ferrovie a sistema ridotto fra Torino-Orbassano-Giaveno, e Torino-Carignano-Moretta.

25. Domanda Corti per concessione di collocare un *tramway* sul tratto di strada provinciale da Bruino a Trana.

26. Proposta dei fratelli Anaclerio per concessione delle ferrovie Torino Carignano-Saluzzo e Saluzzo-Dronero-Cuneo.

27. Proposta del Ministero dei lavori pubblici in ordine alla domanda dell'ingegnere Agudio per la concessione della ferrovia di Superga.

28. Riforma del regolamento generale sui *tramways.*

— A proposito poi della ferrovia di Superga, di cui al n. 27 del suddetto ordine del giorno, leggesi nella *Gazzetta del Popolo* dell'11:

Giorni sono, abbiamo fatto cenno che l'on. Ministro dei lavori pubblici aveva mostrato, con una recente lettera alla nostra Deputazione provinciale, di prender interesse alla costruzione della ferrovia di Superga col sistema Agudio, sulla pronta applicazione del quale aveva dato assicurazioni alla Camera ed al Senato, nell'interesse delle nuove costruzioni ferroviarie.

Con detto foglio veniva invitata la Provincia, a seconda delle disposizioni della legge 20 luglio 1879, a voler chiedere la concessione della ferrovia, essendo il Ministro in grado di accordarla per semplice Decreto Reale, insieme ad un importante sussidio governativo.

Ci consta ora che i signori Agudio, Cail e Comp., che avevano già da qualche tempo chiesta tal concessione, conosciuta l'iniziativa del Ministero, deposero presso la sullodata Deputazione una loro domanda, allo scopo di rilevare la Provincia da ogni spesa cui potesse andare incontro, subentrando nella concessione a condizioni vantaggiose al Comune ed alla Provincia, in modo da garantire la costruzione e l'esercizio della ferrovia.

Ferrovia tosco-romagnola. — La *Riforma*, del 10, scrive:

Ieri andò a Firenze una deputazione romagnola, composta del senatore Finali, dei deputati Berti Ferdinando, Monzani e Saladini, del rappresentante la Deputazione provinciale di Forlì comm. Mauri, del cav. Giovagnoli, delegato della Provincia di Arezzo, del Sindaco di Sarsina D. Federico Maglioni, e del sig. Biolti, rappresentante il Municipio di Bagno. Questa numerosa ed importaute rappresentanza fu a mezzogiorno ricevuta dalla Deputazione provinciale di Firenze. La rappresentanza romagnola propugnò vivamente, che la Provincia di Firenze compisse la strada tosco-romagnola per il tratto da S. Pietro di Bagno a Sarsina.

La Deputazione fiorentina promise di raccomandare la via alla speciale Commissione eletta dal Consiglio provinciale. La rappresentanza di Romagna, allo stesso oggetto, visitò il prefetto Corte e il Presidente del Consiglio provinciale senatore Andreucci.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Secondo le *Basler Nachrichten,* la linea del Gottardo occupa in questo momento circa 17,000 operaj, di cui circa 5000 al gran tunnel. Questi ultimi devono lasciare il 3 0[0] del loro salario nella Cassa di soccorso organizzata specialmente per loro; ma questa leggiera contribuzione non è bastata finora, come facilmente si comprende, a far fronte a tutte le spese: essa ha però fornito dei soccorsi per casi d'accidenti o di malattia, in complesso fr. 845,000. Da parte loro gli impresarii del tunnel vi aggiunsero 114,000 fr., in modo che finora venne speso quasi un milione per gli operaj del tunnel ammalati o vittime di accidenti, od a favore delle loro famiglie.

Ferrovie della Serbia. — Il *Journal Officiel* della Serbia pubblica l'invito al concorso per la costruzione di una ferrovia da Belgrado a Vranja, con diramazione su Nish e Pirot. La linea principale ha 362 chil. di lunghezza, e la diramazione 91. La prima dev'esser compiuta pel 15 giugno 1883. Le offerte devono essere inviate prima del 1°

13) ottobre La cauzione è fissata a 1[2 milione di franchi. L'espropriazione è a carico del Governo.

Da tale comunicazione risulta (dice la *Wiener Zeitung*) che il Governo rinunciò al progetto di far costruire queste ferrovie dallo Stato. Si annuncia poi da Pietroburgo che il barone Hirsch otterrà la concessione.

Ferrovie russe. — Telegrafano alla *Neue Freie Presse* da Pietroburgo, 11, che l'Imperatore ha ordinato ieri (10) al Comitato dei ministri di esaminare e presentare il progetto per la sollecita costruzione della linea ferroviaria fra Tjumen e Jekaterinaburg in Siberia, per dare così lavoro alla popolazione del territorio del Volga, che fu immiserita dei cattivi raccolti.

Disastri in Inghilterra. — Il treno partito il giorno 2 da Liverpool per Londra, prima di giungere alla Stazione centrale di Manchester, uscì dalle rotaie, producendo un grave disastro, in cui perderono la vita diverse persone, e parecchie altre rimasero più o meno gravemente ferite. Fu ordinata un'inchiesta, dalla quale risulta finora che il treno camminava colla velocità di 45 miglia all'ora, come sogliono i treni espressi, e che all'avvicinarsi alla Stazione la velocità era scemata fino a 15 miglia. (Altri testimoni dicono fino a 30 soltanto). L'inchiesta continua.

— Un telegramma da Londra annuncia che il 12 avvenne un accidente sulla linea *Soutwestern Railway*. Si deplorano 4 morti e 30 feriti.

Disastro in Iscozia. — Lo *Standard* ha da Glasgow, in data dell'8:

Alle quattro pomeridiane, mentre il treno di Caledonia dalla Stazione Centrale, Glasgow per Greenock, stava per avvicinarsi a Paisley. correndo a grande velocità, investì un lungo treno di minerali, che era fermo lungo la linea inferiore. L'urto fu terribile. La macchina fu respinta indietro dal carro di avanguardia, che andò in frantumi, e la guardia W. Somerville di Glasgow fu uccisa istantaneamente. I quattro carri che seguivano furono pure rovesciati, e i passeggieri più o meno danneggiati. Fu poi scoperto che, oltre la guardia, vi furono altri due inservienti uccisi. Diciotto passeggeri rimasero contusi, e alcuni molto gravemente: un capitano, un mercante, a cui fu amputata la gamba sinistra e che si teme non protrà sopravvivere, e il fochista del treno passeggieri, che ebbe pure fratturata una gamba.

Non si sa capire come mai il treno di minerali, che procedeva per Glasgow, entrasse nella linea superiore, che era stata chiaramente segnalata pel treno passeggieri. Dicesi che la guardia addetta ai segnali sia scomparsa. C'è stata una grande perdita di mercanzie, e il traffico rimase interrotto per cinque ore.

Ferrovie elettriche in America. — A Nuova York, come a Berlino, si studia la questione dell'applicazione dell'elettricità alla trazione dei convogli ferroviarii. Sulla linea da Camden ad Amboy (Nuova Jersey), 8 miglia di ferrovia furono riservati per fare degli esperimenti con macchine elettriche fisse, collocate alle estremità della via. Se i risultati saranno soddisfacenti, il sistema di trazione elettrica sarà adottato per le ferrovie aeree di Nuova York, le quali dànno ora molto fastidio agli abitanti col fumo e col rumore. I treni elettrici non manderanno nè vapore, nè fumo, faranno meno rumore e costeranno la metà. Un sol uomo basterà al servizio d'ogni macchina elettrica; macchinisti e fuochisti non saranno più necessarii.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nel *Diritto* del 12:

Le trattative per il concorso governativo alle opere edilizie di Roma sono entrate in una nuova fase. Nelle ultime conferenze, che hanno avuto luogo tra i rappresentanti della Giunta e l'onorevole Ministro dell'interno, l'accordo è stato stabilito sulla seguente base: il Governo sborserà al Comune 50 milioni, non più in trenta, ma in 25 anni, in ragione cioè di 2 milioni all'anno; ed il Comune resterà obbligato a costruire, per il Governo, soltanto per la somma di 30 milioni. Gli altri 20 milioni, il Comune potrà impiegarli in opere edilizie di interesse esclusivamente municipale.

La Giunta non ha potuto non accettare le proposte dell'on. Depretis; e fra non molto, a quanto ci si afferma, fra essa ed il Governo verrà stipulato un compromesso sulle basi accennate.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Il *Diritto* dell'8 scrive:

La Commissione mista, nominata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio e da quello dei lavori pubblici, per lo studio di una proposta concreta atta al bonificamento agrario della campagna romana per l'attivazione della legge già approvata dal Parlamento, ha presentato, col mezzo del suo presidente, comm. Brauzzi, la relazione sul suo lungo lavoro, portato a fine colla più commendevole solerzia.

Fra i diversi mezzi che la Commissione anzidetta propone, onde ottenere al più presto il bonificamento agrario della campagna romana, c'è quello della istituzione di quattro centri colonici in località, possibilmente, prossime alle Stazioni ferroviarie; come ad esempio, una a Villa Spada, fuori porta Salara, la seconda alla Magliana per la via di Civitavecchia, una terza lungo la linea di Napoli, ed una quarta per la via Tiburtina.

Il Ministero dovrebbe espropriare quelle tenute per impiantarvi speciali colonie, come nuclei de' nuovi villaggi, attribuendo per ora a ciascun centre 600 ettari di terreno.

Ai coloni verrebbe ceduto il terreno in enfiteusi perpetua, non che le aree per fabbricarvi case coloniche.

Per sopperire alle spese di colonizzazione e di adattamento dei terreni indipendentemente dall'ingerenza governativa, si propone in ultimo una o piu operazioni con qualche Istituto di credito, che entrerebbe in possesso delle tenute espropriate, ed avrebbe azione diretta coi coloni.

— La questione della bonifica dell'Agro Romano è stata discussa ampiamente nell'ultima seduta del Congresso igienico di Torino.

Dopo un eloquente discorso del prof. Guido Raccelli, nominato presiente della prima sezione del Congresso, fecero alcune osservazioni i dottori Bertillon a Pietrasanta, ed in ultimo fu votato il seguente ordine del giorno:

« Il Congresso internazionale d'igiene non ha lodi sufficienti per animare il Governo italiano a ben continuare nell'opera di risanamento dell'Agro Romano coll'istituzione di colonie penitenziarie, considerando che la mortalità risultante non può venir messa in paragone cogli immensi vantaggi derivabili dal punto di vista dell'igiene e della città ».

Le arginature del Po. — In una lettera del ministro Baccarini inserita nell'*Opinione* dell'11 corr., in risposta a quella resa pubblica dall'on. Mangilli e da noi accennata nel precedente numero, il Ministro offre alcuni schiarimenti sui lavori già fatti e sui progetti in corso, riferendosi al progetto di legge già da lui presentato alla Camera il 12 aprile ultimo; indi conchiude:

« Tra l'ansia ben giustificata delle popolazioni e la ristrettezza dei mezzi posti a sua disposizione, l'Amministrazione è costretta a procedere per gradi di urgenza, secondo i voti del Consiglio superiore; ed ecco perchè tanti lavori precedettero quello proposto per la risvolta Villanova-Carbonarola. — Un progetto fu presentato per la costruzione di una sottobanca; ma, sulla considerazione che il froldo Baroni soprastante e il froldo Polo-Croce sottostante a quella località richiedevano un lavoro più radicale, venne studiato un progetto di argine in ritiro, che tutto abbraccia, soddisfacendo così il desiderio manifestato anche da una parte degli interessati locali.

« Il Consiglio superiore ha opinato in questi giorni per l'approvazione di questo progetto. I lavori proposti costano *mezzo milione*, e coi *dodici* richiesti (col detto progetto di legge) si provvederà facilmente. Ma intanto? Intanto io

farò, per quella località, quel che ho fatto per altre: m'ingegnerò alla meglio per trovare i mezzi di calmare le apprensioni, anche se io stesso le creda esagerate; e ciò perchè, pur confidando nel *noto*, che è la sodezza dell'arginatura, in certe località amo premunirmi, fosse pure ad *abundantiam*, contro l'*ignoto*, che sta nelle viscere del sottosuolo.

« Pur troppo, è questa la condizione di molte e molte località, non solo lungo il Po, ma lungo l'Adige, il Reno ed altri fiumi arginati; e nella relazione sul citato disegno di legge del 12 aprile qualche cosa ho esposto su così grave argomento ».

Concorso internazionale di macchine agrarie. — Il Ministero d'agricoltura, industria e commercio, con lo scopo di diffondere l'uso delle migliori macchine seminatrici, che al buon mercato uniscano la bontà del lavoro ed il risparmio dei semi, ha incaricato il Comizio agrario di Pisa per l'esecuzione di un concorso internazionale di dette macchine. Il concorso si aprirà in Pisa il 20 ottobre prossimo, e vi possono prender parte i costruttori ed i commercianti, tanto nazionali che esteri. I premii assegnati dal Ministero consistono: 1° In una medaglia d'oro ed acquisto per parte del Ministero di N. 2 esemplari della seminatrice che avrà riportato il premio; 2° In una medaglia d'argento, ed acquisto anche per parte del Ministero della seminatrice premiata. È stabilito che detti premii saranno aggiudicati ai costruttori; ed in conseguenza i concorrenii dovranno presentare i documenti comprovanti che le seminatrici sono state costruite nelle proprie officine ed in quelle dei costruttori, di cui sono i rappresentanti.

Le domande d'ammissione al concorso dovranno essere presentate al Comizio agrario di Pisa non più tardi del 5 ottobre, ed accompagnate da tutte quelle notizie tecniche ed economiche che i concorrenti crederanno utili di dare sulle loro macchine.

Servizio postale marittimo. — La *Gazz. Uff.* del 10 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 22 agosto p. p., con cui è autorizzata l'iscrizione della somma di L. 164,528 in aumento del fondo assegnato al capitolo 51 (*Servizio postale e commerciale marittimo*) del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, per far fronte alla spesa concernente il servizio postale e commerciale a vapore fra Tunisi, Tripoli e Malta, dal 1° luglio a tutto dicembre a. c.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato non fu molto attivo nella scorsa settimana rispetto ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 467.50 a 467; le Obbligazioni relative tra il 297.75 al 298.50; i Boni invariati sul 595.50. Le Sarde, della serie A, quotate a 305; le altre, della serie B, a 301; ferme le nuove da 297.25 a 297.75. Le Pontebbane segnate a 466; le Palermo-Trapani a 323.50; le centrali Toscane a 482; le Meridionali Austriache da 294.75 a 296.75. Le Azioni ferrovie Romane negoziate a 163.50 e 164.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 186 e 187; le Obbligazioni a 270; le Vittorio Emanuele a 285; le Azioni ferrovie Romane a 146; le Obbligazioni intrattate.

Avvisi d'Asta

Il 22 corr., presso la Deputazione provinciale di Macerata, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada Pia, per il complessivo importo di L. 63,796.59. Manutenzione dal 1° gennaio 1881. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Manduria, per il presunto annuo canone di L. 13,500. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva L. 4000 in denaro, o biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Brindisi, per il presunto annuo canone di L. 14,200. Deposito e cauzione come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 18,200 di ottone in lamiera mezzana (per bossoli) del complessivo importo di L. 45,500. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4600 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di banchine e di un ponte da sbarco nel porto di Castellammare di Stabia, per la presunta somma di L. 365,380. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 38,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione delle banchine del vecchio porto mercantile di Napoli, per la presunta somma di lire 538.500. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 30,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 60,000 idem.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di S. Giovanni Rotondo (provincia di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del cimitero, via di circonvallazione e modifiche della chiesa matrice, per la complessiva somma di L. 91,800. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000, oltre L. 1000 per le spese d'asta e contratto, idem.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della demolizione e ricostruzione del braccio di fabbrica a levante del secondo cortile nella Caserma S. Guglielmo in Ferrara, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di parziale rinnovazione delle fasce di travertino e del selciato in piazza S. Pietro, per il presunto importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito L. 1000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, oltre a L. 450 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione di artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 39,800 di piombo in pani, pel complessivo importo di L. 19,900. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione della viabilità nella borgata di Bertolla, in diminuzione dell'importo di L. 11,787.72, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito interinale L. 2000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Monteu da Po (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un'arginatura di riparo al fiume Po, per il presunto importo di L. 31,137.40. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000 idem.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di N. 8 ponti metallici della ferrovia Salemi-Alcamo, fra i quali 3 sul fiume Freddo, rispettivamente di 20, 21, e 33 metri di luce.

La stessa Impresa ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione di un ponte sul fosso S. Marco, all'ingresso della Stazione di Castellammare di Stabia; più la costruzione di 2 grandi solai metallici per l'Istituto del Sacro Cuore in Portici.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

35ª Settimana. — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	573,514.30	396.62
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	567,396.05	392.39
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 6,118.25	+ 4.23
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	14,744,633.07	10,196 84
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	14,469,987.75	10,006 91
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 274,645.32	+ 189.93
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,179.85	226,595.98	192.05
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	177,772.81	154.32
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 27.85	+ 48,823.17	+ 37.73
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,168.06	5,772,530.88	4,941.98
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.38	5,535,301.91	4,807.54
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 16,68	+ 237,228.97	+ 134.44

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	39,313,73	14,526,03	9,539,74
Piccola Velocità	8,736.13	553,15	4,153.69
Totali . . .	48,049,86	15,079.18	13,693.43

Strade Ferrate Romane

30ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *luglio* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	562,790.62	17,505.—
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	547,059.98	16,969.22
Differenza (in più . . .	—	15,730.64	535.78
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 luglio 1880 .	1,681	16,684,637.21	17,298.59
Periodo corr. 1879	1,670	15,651,991.19	16,290.21
Aumento	11	1,032,646.02	1,008.38
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del maggio 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,485.27	»	32,106.56	39,591.83
Bagagli e cani.	»	157.97	»	621.72	779.69
Merci a G.V. ..	»	943.75	»	5,263.49	6,207.24
Merci a P.V. ..	»	9,214.57	»	26,845 60	36,060.17
Introiti diversi.	»	406.38	»	550.80	957.18
Totale L.	»	18,207.94		65,388.17	83,596.11

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà nel giorno 1° ottobre p. v., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, via Due Macelli, num. 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventiquattresima serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° gennaio 1881, e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 7 *settembre* 1880.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno **1° Ottobre 1880** venendo aperto al pubblico il *CAFFÈ* in Stazione di **CHIARI** si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei locali di detto Caffè, alle condizioni e ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso la Stazione succitata e presso la 4ª Divisione del Traffico in Verona.

L'Amministrazione si riserva il diritto di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 4ª Divisione del Traffico predetta, da cui risulti aver eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante depositata la somma di L. **50.**

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del signor *Capo Traffico della 4ª Divisione in Verona* in piego suggellato portante la soprascritta:

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Chiari.

in modo che gli pervengano non più tardi del giorno 20 Settembre c. m.

Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa che dovranno essere richiesti al Capo Traffico della suddetta Divisione.

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, dal quale non potrà essere ritirato il proprio che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dallo stesso aggiudicatario o da un suo rappresentante mediante consegna, nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire **150** in denaro od in cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo la Ditta deliberataria non effettuasse entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenisse alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esperire.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte della Ditta, rimarrà vincolato per tutta la durata del Contratto, e l'Amministrazione Ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalla Ditta locataria.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 21 Settembre c. m. alle ore 2 pom. presso la 4ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 3 Settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	40,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	25,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	242,000	»
CERCHI d'acciaio	»	190,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	613,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	90,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	42,000	»
ZINCO da rifondere	»	22,000	»
RAME da rifondere	»	11,000	»
CENERACCIO misto a colatura di bronzo	»	3,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **28 settembre and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 30 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto pei lavori da eseguirsi a difesa della sponda destra del Tevere presso la Magliana e consolidamento dell'Argine ferroviario presso lo stesso punto.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere ai lavori di difesa della sponda destra del Tevere presso la Magliana e consolidamento dell'Argine ferroviario nello stesso punto, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il capitolato, il progetto e l'elenco dei prezzi saranno ostensibili, a partire dal giorno 10 corr. mese nell'Ufficio dell'ing. Capo della Terza Sezione del Mantenimento situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara, dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze o presso il Gestore di cassa in Roma, a titolo di cauzione provvisoria L. 1000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle del Debito Pubblico Italiano, od in titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ad ogni concorrente verrà conseguato un elenco contenente le quantità approssimative dei diversi generi di lavori col respettivo prezzo, in fine del quale esiste la modula d'offertà che dovrà essere riempita dal concorrente stesso. L'elenco in parola debitamente firmato e posto in busta suggellata dovrà pervenire alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 28 del mese corrente.

La busta contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione esterna:

Offerta per lavori da eseguirsi lungo il Tevere presso la Magliana.

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un Ispettore o Ingegnere-Capo del Genio civile o di un Ingegnere Capo-Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere del genere di quelle comprese nel presente appalto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi dell'Elenco, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s' intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 6 settembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 22 Settembre 1880 N° 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE TARIFFE
ITALO-GERMANICHE

Col 1° del p. v. ottobre andranno finalmente in attività le nuove tariffe italo-germaniche pei trasporti di merci a grande ed a piccola velocità, le quali, com'era da prevedersi, differiscono molto da quelle attualmente in vigore.

Allorquando le Strade Ferrate Prussiane denunziarono le tariffe attuali, motivarono la loro denunzia colla considerazione che il Governo di Berlino intendeva che ai trasporti in servizio internazionale fossero senz'altro estese le tariffe germaniche quali erano in vigore per il servizio interno.

Ciò trasse necessariamente le Ferrovie Italiane a contrapporre a quello delle Ferrovie Germaniche un eguale sistema di protezionismo, reclamato d'altronde in Italia anche dall'opinione pubblica. Se poi questo sistema sia per risultare utile o no, è questione che esamineremo più avanti.

Le difficoltà intanto stavano nel trovar modo di formare una tariffa internazionale, nella quale i tre differenti sistemi di tariffe interne in vigore in ciascuno degli Stati interessati, Italia, Austria (Peri-Kufstein) e Germania, venissero ad essere collegati.

Per la grande velocità, non fu difficile ai delegati delle varie Amministrazioni ferroviarie addivenire ad un accordo; e nella nuova tariffa vennero stabilite per la percorrenza italiana 8 categorie di prezzi per le merci, ed una tariffa speciale per le *derrate alimentari*, la *birra* e i *recipienti vuoti;* e sulla percorrenza austro-germanica, due sole categorie di prezzi, perchè sulla Südbahn esistono due prezzi a grande velocità, mentre per la percorrenza germanica ne esisterebbe uno solo.

I nuovi prezzi stabiliti per la percorrenza austro-germanica sono più elevati di quelli delle tariffe attuali. Invece per la percorrenza italiana, mentre, in conseguenza dell'applicazione delle tariffe interne, i prezzi per le spedizioni di messaggerie e di merci (ad eccezione di alcune categorie) furono aumentati, si ribassarono per contro, nella quasi totalità dei casi, quelli per le spedizioni di derrate alimentari. E così, mentre nella tariffa attuale per le derrate alimentari trovasi conteggiata una base unica di cent. 25 per tonn. e chilom., nella nuova le basi corrispondenti discendono invece da cent. 25 a 16 per tonn. e chilom., a seconda della minore o maggiore percorrenza, e del minore o maggiore peso per ogni spedizione.

Considerato dunque che l'esportazione dall'Italia è costituita nella massima parte dalle *derrate alimentari*, il commercio in questo ramo di traffico risente indubbiamente per la percorrenza italiana, dei vantaggi, che serviranno intanto di correttivo agli aumenti, ai quali tale categoria di trasporti fu assoggettata per il percorso oltre Peri.

Quanto al servizio delle merci a piccola velocità, il collegamento in una sola delle diverse tariffe presentava non lievi difficoltà, giacchè l'Alta Italia ha 36 tariffe speciali differenziali, di cui ciascuna si suddivide in parecchie serie di prezzi. Inoltre le tariffe delle Romane e delle Meridionali differiscono fra di loro, e rispettivamente da quelle dell'Alta Italia. La tariffa interna della Südbahn divide le merci in 17 classi, ed ha inoltre 15 tariffe speciali. Le Strade Ferrate Germaniche hanno invece una tariffa costituita di sole 7 classi, una per le merci in piccole partite, tre per le spedizioni di almeno 5 mila chilog., e tre per quelle a vagone completo col carico della portata.

Per riuscire nell'intento di non dare al pubblico una tariffa complicatissima, evitando il non facile sistema del servizio Italo-Francese, le Ferrovie Italiane si posero d'accordo, e raggrupparono le merci in 30 classi o tariffe, ed adottarono una tariffa speciale, con diverse categorie, pei *prodotti dell'industria metallurgica*, un'altra pel *legname*, ed una terza per le *merci in transito;* nelle quali tariffe è stato tenuto il maggior conto possibile delle basi rispettivamente applicabili ai trasporti in servizio interno ed agevolando alcuni articoli d'esportazione.

La Südbahn poi, per la sua tratta Peri-Kufstein, risolse di adottare, anzichè la propria tariffa interna, quella germanica, dividendo, peraltro, in due classi la 1ª della Germania, valevole per le spedizioni in piccole partite (elevando così le classi tedesche da 7 ad 8), e con ciò rese più facile il collegamento nei prezzi fra il punto di Peri-confine e le Stazioni germaniche. Però una tale ado-

zione richiedeva che su quella tratta si assoggettassero talune merci, e precisamente quelle di esportazione dall'Italia, come *agrumi*, *burro*, *canapa*, *castagne*, *formaggio*, *frutta fresca e secca*, *lino greggio*, *marmi*, *olii*, *ortaglie*, *riso*, *stoppa*, *uva fresca*, *vini*, *ecc.*, ad una tassa maggiore di quella portata dalla tariffa interna della Südbahn.

Per non procurare danno al Commercio nazionale, sappiamo che le Strade Ferrate Italiane insistettero per l'applicazione alle sunnominate merci d'esportazione della tariffa interna della Südbahn, cosa che fu acconsentita, ed in tal modo ottennero che alle 7 classi germaniche, divenute 8 come sopra si è detto, fossero aggiunte nella nuova tariffa, per la percorrenza austro-germanica, altre 8 tariffe speciali (1 a 7 *bis*); sacrificando così, è vero, alcun poco la desiderata semplicità, ma procurando in compenso un maggior vantaggio al commercio italiano, a cui sarebbe tornata di grave detrimento l'applicazione delle tasse più elevate della tariffa interna germanica alle merci di esportazione.

Infine, per facilitare lo scambio di talune merci fra i due Stati, o per distogliere i trasporti dalle vie marittime, vennero stabilite nella nuova tariffa Italo-Germanica 19 tariffe speciali comuni a piccola velocità (da 8 a 26).

Da questo rapido esame della nuova tariffa e della sua formazione sembrerebbe potersi dedurre che la tariffa interna della Germania, sulla quale la nuova è modellata, non sia molto complicata; ed infatti essa consta di una sola categoria di merci pei trasporti a grande velocità, e di sette classi per quelli a piccola velocità. Molti pertanto vorrebbero che questa tariffa venisse introdotta nelle Ferrovie italiane, sia perchè non ha basi differenziali in ragione di percorrenza, sia per la semplicità della sua applicazione.

Che sia necessario introdurre delle riforme nelle tariffe italiane, non si può certo non ammetterlo; ma non è men vero che, se si dovesse estendere senz'altro il desiderato sistema germanico alle nostre reti, il Commercio italiano pagherebbe molto cara la invocata semplicità.

Infatti, mentre la tariffa attuale italiana a piccola velocità distingue in diverse classi le merci che si spediscono in piccole partite, con basi che variano dai 16 ai 5 cent., quella germanica ha invece, per qualsiasi qualità di merci e per qualsiasi percorrenza, un prezzo unico di cent. 14 per tonn. e chilometro, più un diritto fisso di L. 2.50 la tonnellata. E per fruire sulle linee germaniche dei prezzi di cent. 10, 9, od 8, secondo le linee da percorrersi, le spedizioni devono raggiungere il peso di cinquemila chilog., o pagare le tasse per tal peso. Le basi poi di cent. 7 1|2, 6 1|2, e le altre delle classi VI e VII per le materie prime (cent. 4,5, o cent. 3.4 per tonnellata e chilometro), non sono applicabili se non quando il vagone abbia il carico di diecimila chilogrammi, o si paghi la tassa per tale peso.

Peraltro, i delegati italiani poterono ottenere che, quando nel servizio diretto sono adoperati vagoni italiani da 8 tonn., la tassa sia commisurata su tal peso, anzichè per diecimila chilogrammi.

Inoltre, a siffatte spedizioni di 5,000 o 10,000 chilog. per vagonè viene applicato il diritto fisso di L. 1.50, ma coll'obbligo alle parti di eseguire, a loro cura e spese, le operazioni di carico o scarico. Di più, varie categorie di trasporti sono effettuati a rischio e pericolo delle parti stesse.

Le conseguenze di questa applicazione di tariffe sulle linee italiane, sia per le basi, sia per le condizioni, sarebbero disastrose, non certo per le Ferrovie, ma per il pubblico. Oltrecchè da tale applicazione avverrebbe che spedizioni di valore assai diverso (come, per esempio, una balla di seta ed una di merluzzo) verrebbero, a parità di peso e di percorrenza, a pagare lo stesso prezzo di trasporto; è poi un fatto, che la tariffa unica pei trasporti a piccola velocità non si confarebbe alle speciali esigenze del nostro paese.

In Italia esistono molti piccoli commerci fra le grosse borgate e le città vicine; abbiamo intere provincie mancanti affatto di generi di prima necessità, che abbondano invece in altre lontanissime; ed è interesse massimo di favorire questi piccoli commerci locali e di agevolare lo scambio dei prodotti delle varie regioni; le quali cose non si potrebbero certo ottenere, senza sminuzzare le tariffe e la loro classificazione in modo che sia tenuto conto di tutto ciò che può contribuire al raggiungimento dello scopo.

A nostro modo di vedere, adunque, nella riforma delle tariffe (che, a quanto ci consta, è pure desiderata dallo stesso Ministero dei lavori pubblici) le nostre Amministrazioni ferroviarie non dovrebbero scostarsi dal principio di dividere in diverse classi, a seconda del valore e dell'uso, le merci da spedirsi, tanto in piccole partite, quanto con condizioni di carico; e di adottare dei prezzi differenziali, cioè in ragione inversa della distanza da percorrersi dai trasporti. Inoltre le tariffe differenziali sono in Italia una necessità, anche per favorire l'esportazione delle nostre derrate all'estero; e noi non possiamo avere che parole di lode per il cessato Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Amilhau, che dopo il 1865 introdusse questo sistema, il quale, checchè si dica, ha portato al paese notevolissimi vantaggi.

Abbiamo sott'occhio le risposte dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia all'onor. Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Strade ferrate, e vi leggiamo che, tanto per le merci a G. V., quanto per quelle a piccola (le cui tariffe, sotto l'Amministrazione governativa, furono stazionarie fino al 1865), vennero introdotte, colle tariffe differenziali adottatesi, delle riduzioni del 15, del 30, del 40, e persino del 56 0[0. Abbiamo inoltre rilevato che queste riduzioni svilupparono le transazioni commerciali, e, nonostante l'apertura dei valichi alpini e di nuovi scali marittimi, accrebbero il traffico dei nostri porti di Genova e Venezia; talchè (come risulta dalla risposta al quesito 85) il movimento degli scali di Genova, che nel 1868 fu di tonnellate 642.935, progredì anno per anno, e nel 1877 ascese a tonnellate 1,025,723; e quello del porto di Venezia, di tonnellate 105.619 nell'anno 1868, raggiunse nel 1877 la cifra di tonn. 205,793.

Di questi vantaggi grandissimo merito ebbe il commendatore Amilhau, il quale, invece di accontentarsi (come avrebbe potuto benissimo) di un traffico limitato, ma con tariffe rimuneratrici, adottò le tariffe differenziali, nell'intendimento di dare vigoroso impulso alle industrie ed ai commerci.

Basti dire che un vagone completo di cereali da Genova (piazza Caricamento) a Milano nel giugno 1865 pagava L. 168 (escluso il diritto fisso) se di 10 tonnellate, e L. 134.40 (escluso il diritto fisso) se di 8 tonnellate; nell'ottobre 1865 pagava invece L 117.60 id. id., e lire 94.08 id. id.; al 1° gennaio 1868 pagava invece L. 91.45 id. id., e L. 91.45 id. id.; al 16 febbraio 1872 pagava invece L. 109.20 id. id., e L. 87.40 id. id.

Il carbon fossile a vagone completo da Genova (piazza Caricamento) a Torino nel giugno 1865 pagava L. 117.60 (senza diritto fisso) se da 10 tonnellate, e L. 94.08 (senza diritto fisso) se da 8 tonnellate; nell'ottobre 1865 pagava L. 100.80 id. id., e L. 80 64 id. id.; al 1° gennaio 1868 pagava invece L 80 id. id., e L. 64 id. id.; al 16 febbraio 1872 pagava invece L. 80.04 id. id., e L. 64.04 id. id. E così dicasi della maggior parte delle merci a P. V., senza contare l'attuazione di una tariffa speciale di transito e la creazione di tariffe ridotte, specialmente per le derrate alimentari.

Dopo i risultati ottenuti, spiace vedere come persone, anche competenti in materia, non esitano a combattere l'attuazione delle tariffe differenziali, che favoriscono il trasporto di date merci (trasporto che, a causa delle grandi distanze fra le località di produzione e quelle di consumo, non potrebbe diversamente aver luogo); che rendono possibile la perequazione dei prezzi sovra una stessa piazza commerciale, per tutte le merci di egual

natura provenienti da diverse località; che contribuiscono infine a sostenere molte industrie nazionali ed a favorire quelle che si vanno sviluppando.

D'altronde, se il sistema delle tariffe differenziali non fosse davvero dell'utilità che noi sosteniamo, la Francia, l'Austria ed il Belgio (citato sempre ad esempio nelle materie ferroviarie) non ne propugnerebbero ad oltranza, come noi pure facciamo, l'adozione. —

Venendo ora alla questione, accennata in principio, dell'utilità di estendere senz'altro le tariffe interne ai trasporti in servizio internazionale, noi riteniamo che un tal sistema, pur da taluni proposto, non possa essere ammesso in via assoluta, specialmente poi nel nostro paese. Vi sono, è vero, delle zone di competenza, per le quali non occorrono riduzioni, non potendo il traffico venir distratto dalle sue vie naturali di Modane, di Peri, ecc.; ma ve ne sono altre, per le quali occorre che i trasporti siano facilitati, sia perchè trattasi di concorrenti con altre vie, sia perchè in esse è del nostro interesse far pervenire i prodotti italiani in concorrenza coi prodotti di altri paesi.

Nel servizio internazionale, la questione non è ristretta soltanto alla tariffa per la percorrenza italiana, ma si estende ancora alla tariffa per la percorrenza estera, ai diritti e spese doganali.

Per esempio, affinchè i prodotti agricoli dell'Italia meridionale possano entrare sui mercati francesi e tedeschi in concorrenza a quelli che vi arrivano, a migliaia di tonnellate, dagli altri paesi, si vede chiaro essere necessario di agevolarne i trasporti; nè è possibile agevolarli, trattandosi di lunghissime distanze, senza opportune riduzioni, che la tariffa interna esclude. Considerato poi che tali trasporti debbono, passato il confine, percorrere ancora centinaia di chilometri sulle reti estere, evidentemente è inutile di stabilire anche per i trasporti locali le agevolezze che si accordano alle spedizioni per l'estero, soltanto in vista delle circostanze affatto speciali in cui queste si effettuano.

L'industriale ed il commerciante italiano troverà la tutela dei suoi interessi nella massima propugnata dal Direttore delle Strade ferrate Meridionali, comm. Borgnini, alle Conferenze tenutesi a Firenze nel marzo di quest'anno per il servizio diretto italo-germanico: che, cioè, la tassa complessiva di trasporto in servizio internazionale non debba mai essere inferiore a quella risultante dall'applicazione delle tariffe interne per il percorso italiano dal punto d'origine al confine. Questa massima, che da taluno fu trovata inesplicabile e paragonata perfino alle risposte sibilline dell'oracolo di Delfo, a noi sembra invece assai chiara.

Infatti, il comm. Borgnini colla sua proposta intese di dire: Un trasporto da Ancona a Rovereto in servizio italo-austriaco pagherebbe, ad esempio,

per la percorrenza italiana . . . . L. 29.80
» » austriaca . . . . » 7.70

Totale per tonnellata L. 37.50

Lo stesso trasporto da Ancona a Peri pagherebbe per ipotesi, secondo le tariffe interne, L. 32.80 per tonnellata.

Ora, quest'ultimo prezzo essendo inferiore al primo, l'industriale italiano, che spedisce da Ancona a Peri, non ha diritto d'invocare l'applicazione della tariffa internazionale, quantunque la quota italiana del servizio cumulativo sia inferiore alla tassa interna.

Ma, dato invece che le tariffe interne dessero un prezzo da Ancona a Verona di L. 38, o da Ancona a Peri di L. 40.50 alla tonnellata, il comm. Borgnini ammette che l'industriale di Verona o di Peri invochi l'applicazione del prezzo totale del servizio internazionale di L. 37.50 la tonnellata, a meno che non sia rialzata la quota italiana nella tariffa internazionale italo-austriaca, in modo da eguagliare la tassa del servizio interno.

È avvenuto, infatti, che colla tariffa italo-austriaca del 1867 i cotoni greggi in balle compresse pagavano da Trieste a Brescia L. 21.75 per tonnellata, mentre da Venezia a Brescia, il prezzo, in base alle tariffe interne, era di L. 24.08; e per ovviare a questa anomalia, l'Alta Italia pubblicò la tariffa locale n. 7.

Pare a noi che con questa formula, proposta dal commendatore Borgnini, sarebbero tutelati sufficientemente gl'interessi del commercio nazionale, il quale non pagherebbe mai, pei trasporti ch'esso deve effettuare fino alla frontiera, di più di quello che pagherebbero gli analoghi trasporti percorrenti le stesse linee e destinati oltre il confine.

X.

COMMEMORAZIONE
DI GIORGIO E ROBERTO STEPHENSON

Domenica mattina, alla Stazione di Porta Nuova in Torino, e precisamente al lato *est*, presso il grande atrio d'ingresso, si riunivano, per l'annunciata inaugurazione della lapide commemorativa a Giorgio e Roberto Stephenson, il Prefetto, il Sindaco, il comm. deputato Massa per il Consiglio provinciale, il cav. Colnaghi console generale d'Inghilterra a Firenze, il cav. Benazzo vice-presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il commendatore Massa direttore dell'esercizio delle Ferrovie medesime, e parecchi alti funzionarii della stessa Amministrazione; nonchè le rappresentanze di 34 Associazioni operaie colle loro bandiere, ed una numerosa schiera d'invitati.

L'atrio era stato elegantemente addobbato con tende, festoni e bandiere dai colori nazionali; e poco discosto dalla lapide (posta a lato dell'ingresso alla sala che precede quella ove si distribuiscono i biglietti) era stato collocato un tavolo con tappeto verde, attorno al quale presero posto il Prefetto, il Sindaco, il console inglese, il comm. deputato Massa, e qualche altro personaggio.

Durante i ricevimenti d'uso, la nuova banda musicale ferroviaria (diretta dal cav. Simonetti, già capo-musica della legione Allievi Carabinieri) suonava scelti pezzi.

Scoperta la lapide, ideata dal prof. Felice Donghi ed eseguita dallo scultore Giusto Giusti, coadiuvato dagli artisti Galli e Bosco, scoppiarono gli applausi.

La lapide, in marmo bianco, ha forma circolare del diametro di metri 1.57, circondata da una sagoma di pietra di saltrio, attorno alla quale sono disposti rami d'alloro intrecciati, organi di macchine, tra cui uno inventato da Roberto Stephenson. Sul punto superiore del diametro verticale si stacca una medaglia, in marmo bianco di Carrara, coll'effigie di Giorgio Stephenson.

Tutta la lapide è sormontata da una cimasa orizzontale, in pietra di saltrio, che si ripiega nel mezzo a seconda della medaglia, ed è sostenuta agli estremi da due modiglioni dello stesso materiale. Dai due modiglioni si stacca un festone di fiori, che viene a coprire la parte superiore della lapide, mentre dalle loro estremità scendono verticalmente due pendoni decorativi intrecciati con attributi meccanici.

Sul mezzo della cimasa sorge una superba aquila colle ali spiegate, la quale coll'artiglio destro s'appoggia al contorno di questa, col sinistro alla medaglia che contiene l'effigie di Roberto Stephenson. Alla destra dell'aquila trovasi la locomotiva *Rocket*, che col suo camino giunge fino alle penne superiori dell'ala spiegata. Molti rami d'alloro sono poi elegantemente disposti all'ingiro della medaglia di Roberto, della locomotiva e al disopra della cimasa.

Tutti gli oggetti di decorazione sono in bronzo, come pure le lettere dell'iscrizione, che è la seguente:

A Giorgio e Roberto Stephenson — che perfezionando la locomotiva — aprirono nuove vie al commercio — vantaggiarono la fratellanza dei popoli — nel cinquantesimo anniversario — del mirabile trovato — gli Italiani auspice Torino — MDCCCLXXX.

Le due medaglie di G. e R. Stephenson sono cavate da ritratti dovuti all'ing. John B. Palmer di Londra, che li

fece fedelmente copiare dal signor W. Graham Simpson da due busti esistenti nel teatro della Società degli ingegneri civili di Londra.

La iscrizione della lapide fu dettata dal comm. Luigi Rocca. —

Cominciando quindi i discorsi, parlò per primo il prof. Michele Elia, membro del Comitato, ed autore di una bella commemorazione degli Stephenson (padre e figlio) distribuita in opuscolo agl'invitati.

Fatta la storia delle opere dei due illustri industrialii inglesi, ringraziò il Municipio, l'Amministrazione delle ferrovie, e quanti hanno contribuito col denaro e coi consigli a che fosse posta questa lapide; e terminò col grido di: Viva l'Italia! Viva il Re! Viva l'Inghilterra, madre feconda di uomini preclari per dottrina e per industria!

Parlò poscia il Prefetto, scusando l'assenza del Ministro dei lavori pubblici trattenuto a Roma da urgenti affari, e facendo voti perchè la bella invenzione serva ad affratellare vieppiù le nazioni.

Il sindaco Ferraris disse poche, ma appropriate parole, mandando un saluto all'Inghilterra, accennando che l'iniziativa di questa lapide è dovuta ai nostri bravi operaj, e chiudendo con un viva al Re ed all'Italia!

L'ing. Benazzo, a nome dell'Amministrazione ferroviaria, disse che questa conserverà con cura la lapide destinata ad onorare gli Stephenson, ad incoraggiare i nostri operaj, e come un augurio di nuovi progressi per l'industria ferroviaria, a beneficio del nostro paese.

Il console inglese disse che gli Inglesi non dimenticheranno mai d'essere stati fratelli degli Italiani sui campi di battaglia, come ora sono loro fratelli sui campi della pace, delle arti e dell'industria; ed infine il cav. Mirano, presidente del Comitato esecutivo, terminò eccitando gli operaj a seguire le traccie degli Stephenson.

La cerimonia si chiuse poi colla firma del verbale di consegna della lapide all'Amministrazione ferroviaria.

Nostre Corrispondenze

Roma, 21 settembre.

Quando vi scrivevo della necessità di sussidiare la linea di navigazione dall'Italia al Nord-America, non sapevo che la Francia avesse deciso di sussidiare tutti i suoi legni mercantili per tonnellaggio e per viaggi,

Da tale decisioue, che minaccia grandemente la tisica nostra marina mercantile, io traggo argomento per dire, non soltanto necessario, ma urgente e indispensabile il sussidiare le linee di navigazione transatlantica del Florio e del Lavarello.

O vogliamo proprio andare alla malora, o dobbiamo capire che la lotta economica che si combatte fra le Nazioni non s'informa ai principii della dogmatica e scolastica economia politica di venti anni fa.

Bismarck si fa far Ministro del commercio; la Francia strozza il transito al nostro bestiame mercè le tariffe differenziali. e sussidia *tutta* la sua navigazione mercantile; l'Austria annulla la Pontebba negli effetti di derivazione da Trieste. — O che cosa si attende qui per vedere che il *laissez faire*, *laissez passer* è la divisa di coloro che non capiscono nulla, ovvero hanno delle fissazioni?

Eppure, chi sa se il Governo vorrà finalmente pensare al Florio ed al Lavarello, fosse anche a costo di pentirsi troppo tardi, come avviene assai spesso! —

Il Direttore generale delle Strade ferrate al Ministero dei lavori pubblici, comm. Valsecchi, è partito per un breve congedo, che passerà nel Vogherese. Lavoratore instancabile, egli non perdona a sè stesso nessuna fatica, ed aveva realmente bisogno di nn po' di riposo.

Sarebbe davvero desiderabile che il Ministro si decidesse a sistemare il servizio delle ferrovie, in modo che l'on. Valsecchi, col riordinamento dell'Amministrazione, potesse restare meno gravato di lavoro ed avesse agio di applicare più largamente la sua intelligenza a migliorarne sempre più l'andamento, con vantaggio generale del servizio ferroviario. —

Sabbato scorso il Consiglio superiore dei lavori pubblici doveva esaminare i varii progetti proposti per la linea Novara-Luino; ma, secondo mi si assicura, il Ministro, intervenuto in Consiglio, avrebbe chiesto si attendessero nuovi dati promessi dal cav. Giambastiani, che è direttore della linea (*).

Certamente lo studiare bene una questione è il solo modo per bene risolverla; ma non si può dimenticare che qui si tratta anche di far presto, perchè la linea del Gottardo cammina a grandi passi, e ben potrebbe il tratto Novara-Luino trovarsi in ritardo, tanto rispetto alle esigenze degli impegni presi, quanto rispetto ai bisogni del traffico. —

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto per lo stabilimento di una nuova Stazione ferroviaria in Trastevere a Roma, già da tutti reclamata e dallo stesso Ministro riconosciuta urgente. La spesa preventivata per la detta Stazione rileva a L. 3,300,000. —

Dalla Direzione tecnica governativa incaricata degli studii della linea di 3ª categoria Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni è stato presentato al Ministero il progetto per l'appalto del tronco di detta linea compreso fra Mortara e Garlasco, della complessiva lunghezza di metri 16,800.

Il costo totale del tronco è preventivato in lire 1,550,000. — L'importo dei lavori da appaltarsi rileverebbe a L. 1,000,000, e quello delle opere e provviste da farsi direttamente dalla Amministrazione governativa (cioè espropriazioni, provvista dei ferri di armamento e del materiale fisso) a L. 550,000. La Direzione predetta, pel tronco di che trattasi, ha anche studiato il progetto di una variante, secondo il tracciato della quale la lunghezza del tronco stesso sarebbe di m. 17,600, ed il relativo importo complessivo di L. 1,300,000. —

Pel giorno 9 del prossimo ottobre è indetta a Parigi una Conferenza, alla quale prenderanno parte i rappresentanti di tutti gli Stati che fanno parte dell'Unione postale. Scopo di tale Conferenza è quello di discutere la convenienza o no di procedere ad un accordo internazionale per il trasporto, a mezzo della posta, di piccoli oggetti di messaggeria.

Quale rappresentante del nostro Governo, prenderà parte alla Conferenza il Direttore generale delle poste, comm, Capecelatro. —

Eccovi il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal 13 al 18 del mese corrente, in materia ferroviaria.

Esso ha approvato:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Civitanova-Morrovalle (escluso il materiale di arma-

(*) Vedi, a questo proposito, le nostre *Informazioni particolari*. (La Red.)

mento della via e delle Stazioni) della ferrovia Civitanova-Macerata;

Un progetto di appalto per la costruzione (movimenti di terra ed opere d'arte) del tronco Novara-San Bernardino, della ferrovia Novara-Varallo;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Sicignano-Galdo (escluso il materiale di armamento della via ed i meccanismi fissi delle Stazioni) della ferrovia Reggio-Castrocucco alla Eboli-Romagnano;

Un progetto per impianto ed esercizio di un *tromway* a vapore da Capodichino a Caivano, in provincia di Napoli.

Ha del pari approvato alcuni tipi di fabbricati per Stazioni, fermate e caselli, per la linea ferroviaria Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna; ed una Convenzione conchiusa tra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ed il Comitato esecutivo della ferrovia Legnago-Rovigo-Adria per lavori di compimento occorrenti alla detta ferrovia. DELTA.

Bologna, 20 settembre.

Ieri ebbe luogo l'inaugurazione della nuova Stazione, detta delle Pioppe, posta fra Marzabotto e Vergato sulla linea Bologna-Pistoia. Quella Stazione, come i vostri lettori già sanno, fu aperta al pubblico servizio fino dal 1° del corr. mese, ma per diverse circostanze non potè aver luogo prima la festa, che i Sindaci dei Comuni promotori della costruzione avevano stabilito di offrire.

La nuova Stazione è situata press'a poco a metà del tronco che separa le due di Marzabotto e di Vergato; il quale tronco, lungo ben 12 chilometri, viene così assai opportunamente dimezzato, rendendo più regolare il servizio dei treni su quella linea importantissima.

La località era un tempo quasi sconosciuta, esistendovi solo un piccolo molino e qualche casolare. Lo spirito di intelligente e coraggiosa iniziativa dei sigg. fratelli Turri, che ne sono i proprietarii, vi ha fatto sorgere importanti edificii, ed ora vi prosperano: una conceria da pelli, una officina per la lavorazione del rame, e tra poco anche una pila da riso, animati tutti da un imponente corpo d'acqua, al quale resta ancora forza sufficiente per altre industrie che non mancheranno di sorgervi.

I Sindaci dei Comuni di Caprara e Tavernola e le loro popolazioni possono essere ben lieti di aver fatto sacrificii per ottenere la nuova Stazione; ed il deputato, che così validamente ne propugnò gl'interessi, può essere soddisfatto di avervi tanto contribuito.

Alla festa intervennero il Prefetto della provincia, gli egregi deputati comm. Lugli e cav. Berti, e parecchi funzionarii ed impiegati delle Ferrovie; e tutti fecero plauso al coraggio dei fratelli Turri e di quelle popolazioni, augurando che le Pioppe mettano profonde radici ed estesi rami nel terreno fecondo dell'industria e dei commerci.

C.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane si è riunita il giorno 13 corr. in Firenze, in una sala del R. Istituto di studii superiori, per tenere le sue sedute conclusionali, già preannunciate. Presiedeva il senatore Brioschi, ed erano presenti gli onorevoli Bembo, Cadorna, Verga, De Vincenzi, Torelli, Bertolè Viale, Brin, Monzani, Genala, Nervo, La Porta, La Cava e Biglia. L'on. Ranco, siccome ammalato, non potè prendere parte ai primi lavori della Commissione.

Seguendo il disposto dell'art. 1 della legge 8 luglio 1878, la Commissione fece un minuto esame di tutte le concessioni, sia di proprietà e d'esercizio, che di semplice esercizio, accordate dal 1860 ad oggi. Si pronunciò su quelle dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali. Esaminò le condizioni portate dalle Convenzioni Spaventa e Depretis, deliberando sopra ciascuna di esse. Ed infine diede il suo giudizio sull'esercizio provvisorio governativo dell'Alta Italia.

In questi giorni la Commissione continua le sue sedute, discutendo gli elementi per la risoluzione del problema ferroviario; ed assai probabilmente nella corrente settimana verrà fatta la nomina del relatore.

I periti incaricati dal Governo italiano e dalla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria della compilazione dell'inventario e della perizia, previsti dall'art. 11 della Convenzione di Basilea, di tutti gli approvvigionamenti pei Servizii della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia (sig. ing. cav. Sorba pel Governo italiano, ed ing. cav. Porra per la Società austriaca), non essendosi accordati sui prezzi fissati per varii dei materiali di approvvigionamento, hanno di comune consenso nominato a terzo perito l'ing. cav. Ottavio Moreno, Direttore delle Officine di Savigliano, il quale ha accettato l'incarico, e giudicherà inappellabilmente.

L'aumento del traffico sulle linee dell'Alta Italia continua con una progressione superiore ad ogni aspettativa, e già si prevede che fra pochi giorni prenderà proporzioni straordinarie pel trasporto delle uve e granaglie.

L'Amministrazione delle dette linee ha però impartito le più energiche disposizioni affinchè il servizio venga effettuato colla massima prontezza e con tutta la possibile regolarità. Frattanto, per provvedere momentaneamente alla deficienza del materiale rotabile, mentre si è in attesa delle imminenti consegne di quello nuovo, già da tempo ordinato agli industriali nazionali, ha noleggiato 10 locomotive dalle Ferrovie austriache dello Stato, le quali devono arrivare nella corrente settimana; ed ha pure confermato il nolo dei 500 vagoni della Società ungherese, come abbiamo già in precedenza annunciato.

A dare un' idea dell' aumento del traffico sulle linee dell'Alta Italia indicato più sopra, accenneremo che, dal movimento verificatosi sui Giovi nel primo semestre del corrente anno, si

rileva che da Pontedecimo a Busalla ascesero 18,000 vetture e 79,700 carri, in complesso 97,700 veicoli, con una media giornaliera di 536 veicoli, provenienti, per la massima parte, dalle Stazioni marittime del Genovesato.

Nel detto periodo di tempo, sul complessivo dell'ascesa ai Giovi concorsero, nella misura del 28 0[0, i carri di Genova P. P. e Genova P. C., o provenienti dalla linea di levante; del 43 0[0 quelli provenienti da S. Benigno; del 12 0[0 quelli provenienti dalla linea di ponente; e del 17 0[0 quelli caricati nella Stazione di Sampierdarena, Rivarolo, Bolzaneto e Pontedecimo.

È inoltre da notare che non tutti i carri, che vengono caricati nelle Stazioni marittime anzidette, sono destinati oltre i Giovi: ordinariamente un buon quarto ne rimane nelle Stazioni del Genovesato.

Come abbiamo promesso nel precedente numero, eccoci a dare ulteriori ragguagli intorno alla visita annuale di constatazione dei lavori eseguiti alla Galleria del Gottardo ed alle strade di accesso durante l'ottavo esercizio, che abbraccia l'epoca fra il 1° ottobre 1879 ed il 30 settembre 1880.

I delegati dei Governi italiano, svizzero e germanico hanno proceduto alla visita della grande Galleria nei giorni 8 e 9 del corrente mese; e dopo le opportune verifiche, hanno riconosciuto che l'importo dei lavori eseguiti dal 1° ottobre 1879 a tutto agosto 1880 ammonta a L. 6,841,579; al quale essendo stata aggiunta, giusta quanto fu convenuto nel 1876, la quota corrispondente ad un undicesimo dell'importo stesso pei lavori che si stanno eseguendo nel mese di settembre, e cioè L. 621,961, venne fissata la somma totale dei lavori eseguiti durante l'ottavo esercizio in L. 7,463,540, da pagarsi dagli Stati sovvenzionanti.

La quota di concorso dell'Italia essendo stabilita in 45[85 dell'importo totale della sovvenzione, la somma a carico del Governo italiano risulta di L 3,951,286.

Volendo ora confrontare il risultato ottenuto nell'ottavo esercizio col preventivo dei lavori presunti da eseguire nell'esercizio medesimo, si ha il risultato seguente:

Importo dei lavori preventivati L.	14,139,068
Importo dei lavori eseguiti . »	7,463,540
Differenza in meno L.	6,675,528

Non ostante questo considerevole minore importo di lavori eseguiti, la Commissione internazionale ha potuto riconoscere che i lavori stessi procedono colla voluta attività e regolarità, e si è accertata che tutta la Galleria potrà essere ultimata entro il prossimo esercizio.

La valutazione poi dei lavori eseguiti dal loro principio a tutto agosto p. p. ci dà la somma complessiva di L. 49,369,178, di cui vennero già pagate nei primi sette esercizii L. 42,527,599.

Passando ora a parlare della visita fatta dalla Commissione alle linee d'accesso, diremo che essa si è mostrata assai soddisfatta del modo con cui procedono i lavori, sia per quanto riguarda le modalità di esecuzione, come anche per la celerità con cui sono condotti.

Compiuta la visita e procedutosi alla constatazione dello importo dei lavori eseguiti a tutto agosto scorso e di quelli da eseguire nel corrente settembre, la Commissione ne stabilì la valutazione in L. 34,358,143.

In conformità di quanto fu stabilito nel protocollo del 27 novembre 1879 dalla Commissione internazionale che procedette alla visita dei lavori eseguiti nel 7.o esercizio, la sovvenzione da pagare alla Compagnia dagli Stati interessati per le opere compiute a tutto l' 8.o esercizio. dovendo essere del 46 0[0 del valore dei lavori eseguiti ad esercizio scaduto, ascende a L. 15,804,746; da cui deducendo l'importo della quota relativa al settimo esercizio in L. 3,445,088, l'importo della sovvenzione per l'ottavo esercizio si riduce a L. 12,359,658.

Nella sovvenzione per le suddette linee di accesso concorrendo l'Italia nella misura di 2[5 del totale, la quota ad essa spettante viene fissata in L. 4,943,863.

Dall'egregio Direttore della linea Novara-Pino, cav. ing. Giambastiani, riceviamo la seguente dichiarazione, che ci affrettiamo a pubblicare:

Persuaso che la presentazione dei progetti per la linea Novara-Pino avrebbe dato luogo a molti e diversi giudizii, mi era imposto come dovere il più assoluto silenzio, sembrandomi utile, necessario, che dal contrasto delle opinioni e degli interessi uscisse la soluzione più vantaggiosa al nostro Paese.

Ma poichè, oltre agli apprezzamenti, veggo esposti in parecchi periodici dati e cifre inesattamente spiegate ed interpretate, credo mio dovere di mettere in avvertenza coloro, che s'interessano a questa questione, contro le inesatte deduzioni di giudici che, per deficienza di dati precisi e completi, sembrano non imparziali, certo non accurati.

È la prima ed ultima dichiarazione che mi permetto di fare in questo importante argomento; la credo doverosa, perchè il pubblico giudizio non deve essere fuorviato da inesatti ragguagli, ed al suo imparziale verdetto devonsi presentare da ogni parte esatti e precisi i dati di fatto.

Arona, 21 settembre 1880.

L'Ingegnere-capo Direttore della linea Novara-Pino

A. GIAMBASTIANI.

A questo proposito, noi possiamo affermare che le informazioni, pubblicate in questi giorni dai giornali milanesi (non del tutto esatte e complete) hanno fondamento su circostanze reali, che sono le seguenti:

La Direzione della Novara-Pino ha compilato il 3° dei progetti presentati, quello di Valcuvia per Ternate, sul tracciato proposto dai tecnici incaricati dalla Deputazione provinciale di Milano. Al progetto da questi redatto, meritevole di ogni considerazione, essa apportò solo alcune modificazioni nei provvedimenti, per renderlo suscettibile d'immediata esecuzione e farlo paragonabile, sotto tutti i rapporti, cogli altri progetti studiati da quella Direzione. Ulteriori modificazioni essa non ne studiò, perchè non ne aveva l'incarico, e perchè, trattandosi di un progetto di autorevoli tecnici, accettato da chi aveva interesse a farlo prevalere, non credeva doverlo fare.

Ora però che il paragone ha dimostrato la opportunità di introdurvi dei miglioramenti, la Direzione suddetta vi ha provveduto, ed ha già di sua iniziativa presentata la proposta di una variante fra Oleggio e Sesto Calende, che, con non ingente dispendio, migliorerebbe assai le condizioni della prima parte di quel tracciato; ed altri studii ha già intrapresi per modificazioni nei tratti successivi fra Sesto Calende e Cuvio, le quali potranno probabilmente apportare ulteriori miglioramenti a quel tracciato.

Lo studio diligente ed accurato che il personale della Novara-Pino fa sul tracciato non da esso ideato, allo scopo di migliorarne le condizioni, è la prova più manifesta di quella imparzialità di giudizio, di cui difettano buona parte degli apprezzamenti comparsi nei sovraccitati giornali.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha aggiudicato alla ditta Maffei di Monaco la fornitura di:

7 locomotive per viaggiatori, a 4 ruote accoppiate, al prezzo di fr. 1.15 *oro* al chilog.

7 tenders relativi a fr. 0.74 *oro* al chilog.

4 locomotive per merci, ad 8 ruote accoppiate, a franchi 1.13 *oro* al chilog.

4 tenders relativi a fr. 0.74 *oro* al chilog.

La consegna si farà ad Ala.

La stessa Amministrazione porrà quanto prima in aggiudicazione la fornitura di una ingente quantità di rotaie, traverse e materiale accessorio.

Dal Consiglio dell'Amministrazione medesima furono prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Ha trasmesso all'approvazione del Ministero il progetto per la costruzione della tettoia nella Stazione di Pavia;

Ha aggiudicato alla Ditta Miani e Venturi di Milano la costruzione di una locomotiva, che verrà a suo tempo presentata all'Esposizione industriale italiana del 1881;

Trasmise all'approvazione ministeriale i preventivi di spesa pel riordino ed ampliamento della Stazione di Monza;

Ha approvato e trasmesso al Ministero per la sua sanzione il progetto di massima per la Stazione definitiva di Spezia.

Venerdì scorso ebbe luogo la visita di collaudo provvisorio del tronco da Ponte Barra a S. Mauro del *tramway* Torino-Gassino, e nella corrente settimana verrà aperto al pubblico.

L'armamento è fatto con rotaie del tipo Vignole, del peso per metro lineare di chil. 16.5; e l'interbinario venne sistemato per modo, che il fungo superiore della rotaia ha un risalto appena sensibile dall'esterno all'interno. La posa del binario venne dalla Commissione collaudatrice trovata inappuntabile.

Il servizio verrà inaugurato con locomotive del medesimo tipo di quelle in uso sul tronco Torino-Moncalieri; tre di esse giunsero in questi giorni da Cassel, e la quarta trovasi in viaggio.

Le carrozze furono costrutte dalla Ditta Locati di Torino, e non differiscono da quelle che circolano nella nostra città, se non nel sistema d'attacco delle carrozze fra loro e colla locomotiva, per cui insensibili affatto riesciranno le scosse nella fermata e nell'avviamento dei treni.

Non possiamo far a meno di compiacerci di questo fatto, che la Società dei *tramways* di Torino abbia dato la preferenza ai nostri industriali per la costruzione del suo materiale rotabile.

Ci vien poi riferito che la Commissione di collaudo abbia fissato il tempo da impiegarsi da Piazza Castello a S. Mauro in 52 minuti. Non è quindi una velocità di 15 chil. all'ora, ma neppure di 11, giacchè la distanza da percorrere è di soli 9 chilometri. Vogliamo sperare che, anche tenuto conto dei rallentamenti lungo la via ed il Borgo Po, si fisserà un percorso di 40 od al massimo 45 minuti, perchè altrimenti ben poco vantaggio, rispetto alla velocità, ridonderebbe al pubblico da questo nuovo mezzo di locomozione.

Siamo informati che i sigg. Belloli e Bellisomi, concessionarii dei *tramways* testè aperti al pubblico da Alessandria a Sale e da Alessandria a Casale, con diramazione verso Vignale, abbiano ceduto i loro diritti ad una Società di cui fanno parte alcuni capitalisti esteri.

Sappiamo che 21 dei principali Stabilimenti di costruzioni metalliche in Italia hanno indirizzato al Ministro dei lavori pubblici una istanza, colla quale, basandosi alla Convenzione testè stipulata per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a sezione ridotta da Sassuolo per Modena e Mirandola, con diramazione a Finale, mediante introduzione dall'estero, *in franchigia di dogana*, del materiale d'armamento e materiale mobile (in quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato in eguali condizioni di bontà e di prezzo), si fa rilevare che, se tale disposizione venisse adottata nei Capitolati di tutte le nuove costruzioni da eseguire a termini della legge del 29 luglio 1879, l'industria nazionale sarebbe *completamente rovinata*. Si prega quindi il Ministro di voler subito prendere una disposizione che salvi i capitali spesi nei detti Stabilimenti ed assicuri il lavoro e la esistenza a parecchie migliaia d'operaj.

Noi speriamo che l'on. Ministro vorrà prendere tale istanza nella considerazione che merita.

Il sig. Felice Grondona, ben noto fabbricante di Milano, annuncia con circolare che, dopo circa quarant'anni di lavoro, desiderando di alleviare a sè medesimo, almeno in parte, il peso degli affari, senza pregiudicare l'andamento del proprio Stabilimento industriale, anzi procurandone il maggiore sviluppo, è venuto nella determinazione di associarsi il proprio figlio Alfonso ed il sig. ing. Antonio Comi, che già da anni lo coadiuvarono, nonchè il sig. ing. Augusto Vanzetti e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

All'ultimo momento siamo informati che per la ventura settimana è atteso a Milano l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, e che in tale occasione verrà inaugurato il primo treno economico sulla linea Monza-Calolzio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Treni economici. — Domenica mattina, finita la festa d'inaugurazione della lapide commemorativa a Giorgio e Roberto Stephenson, per gentile invito del cav. ing. Benazzo, i presenti alla cerimonia presero parte ad una corsa dalla Stazione di Porta Nuova a quella di Porta Susa sul primo treno già costrutto nelle Officine dell'Alta Italia pel servizio economico, che s'intende attivare in breve su alcune delle nostre linee, come abbiamo già annunciato.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — Nella seduta del 18 corr., il Consiglio provinciale di Torino prese a discutere sugli argomenti ferroviarii posti all'ordine del giorno, già da noi riferito nel numero precedente.

Dopo una succinta relazione verbale del cons. Ferrati, prendesi a discutere sul primo oggetto, cioè: « Capitolati speciali per la concessione di *tramways* a vapore fra Torino-Carignano-Carmagnola, e da Carignano per Lombriasco al confine della provincia ».

Il cons. *Adamino* presenta una lettera dell'ingegnere Bonelli, il quale dichiara di accettare nuovamente il Capitolato che presentò già per la linea Torino-Carmagnola, [illegible]vo una piccola modificazione al regolamento sui *tramways* e ferrovie a sistema ridotto.

Il cons. *Chicco* osserva che i Comuni hanno già esternato loro voto di voler avere un *tramway* e non una ferrovia economica; quindi credesi si debba, senz'altro, accettare la proposta Bonelli, e presenta perciò il seguente ordine del giorno:

« Intesa lettura della domanda dell'ingegnere Bonelli per ottenere la concessione della costruzione ed esercizio di una tramvia a vapore sulla strada provinciale di Nizza da Torino a Carmagnola per la Loggia e Carignano, con diramazione da questa città per Casalgrasso e Moretta, sulla strada provinciale di Saluzzo;

« Viste le rappresentanze e deliberazioni dei Comuni interessati;

« Ritenuto che nessun'altra domanda venne presentata per una linea di tramvia, che da Torino si estenda fino a Carmagnola;

« Ritenuta la circostenza eccezionale che l'ingegnere Bonelli non domanda per tale concessione alcun sussidio, nè alla Provincia, nè ai Comuni interessati;

« Ritenuta l'urgenza di provvedere su tale domanda, sia per le vive istanze dei Comuni interessati, sia perchè qualsiasi ritardo potrebbe essere causa del ritiro della domanda stessa;

« Perciò, in via eccezionale, il Consiglio delibera di accordare, come accorda, piena ed ampia facoltà alla Deputazione provinciale di concertare coll'ingegnere Bonelli il relativo Capitolato speciale e stipulare col medesimo l'atto di concessione per la costruzione ed esercizio delle linee di tramvia di cui si tratta, limitatamente però per quanto alla diramazione verso Saluzzo fino al confine della nostra provincia; autorizzando la Deputazione stessa, ove lo creda necessario nell'interesse dell'opera e della Provincia, a derogare alle disposizioni dell'attuale regolamento sui tramvia, stato approvato solo in via d'esperimento e già sottoposto al Consiglio per radicali modificazioni;

« Con incarico alla Deputazione, nel caso si riesca ad un accordo sul Capitolato speciale, di riferirne al Consiglio nella prima seduta ».

Dopo qualche discussione, a cui prendono parte i cons. Mondino (che sostiene la proposta Geisser), Compans, Boselli e Ferraris, si mette ai voti la proposta Chicco, che è approvata ad unanimità (essendosi allontanato l'ing. Mondino).

Passandosi poi a discutere sul 3° argomento dell'ordine del giorno, cioè « domanda Corti per concessione di collocare un *tramway* nella strada provinciale da Torino a Trana », il cons. Ferraris presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale conferisce alla Deputazione provinciale, per la concessione di cui al n. 25, eguali poteri che per quella già deliberata pel n. 23 dell'ordine del giorno, esprimendo il voto perchè il servizio da Torino a Piossasco sia fatto in modo che non occorra trasbordo, e ciò per accordi col detto Comune ».

Il cons. *Boglione* dichiara che Piossasco si opponeva al tramvia Torino-Giaveno, solo perchè credeva che, per giungere al Comune, vi fosse bisogno di un trasbordo e che la diramazione Giaveno-Piossasco fosse una linea staccata; ma tolta la parola *diramazione*, le opposizioni spariranno.

Dopo alcune altre osservazioni del cons. *Ferraris*, la sua proposta, messa ai voti, è accettata.

La discussione sulla domanda Anaclerio per le ferrovie Torino-Saluzzo e Saluzzo-Cuneo è rinviata, perchè mancante di alcuni elementi di calcolo; e sulla domanda Agudio per la ferrovia di Superga, è rinviata la discussione ad una prossima seduta.

Ferrovia funicolare di Mondovì. — Il Consiglio provinciale di Mondovì ha respinto, per non essere sufficientemente documentata, la domanda della Società della ferrovia funicolare perchè se ne rendesse concessionaria la Provincia.

Tramvia Cuneo-Saluzzo. — I lavori per la tramvia a vapore Cuneo-Saluzzo sono in attività, a partire da ambidue le teste di linea. Si spera che per la seconda domenica di ottobre la locomotiva potrà percorrere tutta la linea, e che nella terza domenica potrà aver luogo a Saluzzo la festa d'inaugurazione.

Ferrovia Ovada-Chivasso. — Il 2 corrente, in Nizza Monferrato, si tenne un'adunanza dal Comitato della ferrovia Ovada-Chivasso, sotto la presidenza del comm. Saracco, senatore del Regno e presidente del Comitato stesso.

L'ordine del giorno recava: « Provvedimenti per lo studio di tutta la linea ferroviaria, o di parte di essa ». La discussione fu lunga, ma si è poi concretata sopra i seguenti punti:

1°. Si stabilì di fare gli studii per l'intera linea Ovada-Chivasso; ed intanto, finchè non sia risolta la controversia della Succursale ai Giovi, si deliberò doversi provvedere allo studio del tronco Acqui-Asti.

2°. Si stabilì che questo studio si debba limitare per ora alle difficoltà capitali, salvo ad estenderlo a tutto il tronco ed a renderlo completo, dopo il referto dei periti-ingegneri sul modo più acconcio a superare quelle difficoltà; rimanendo così impregiudicata la questione della scelta del sistema di ferrovia, questione che sarà decisa in base al referto suddetto ed alle condizioni finanziarie dei Comuni.

3°. Si stabilì di fare appello ai Comuni più importanti e più direttamente interessati alla costruzione del tronco Acqui-Nizza-Asti, affinchè concorrano nelle spese indispensabili per gli studii, stanziando prontamente nei rispettivi bilanci una somma proporzionata alla loro importanza ed ai vantaggi che saranno per risentirne.

4°. Si delegò a fare gli studii l'ing. Adorni, a cui fu aggiunto il prof. Porta, con facoltà ai medesimi di aggregarsi quelle altre persone tecniche che essi ravviseranno necessarie ».

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — I simultanei incanti tenutisi il 15 corrente essendo riusciti deserti, si addiverrà il 6 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, ad una second'asta simultanea per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli — Mortara — Cava Manara — Bressana — Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Bressana e Broni, della lunghezza di metri

12,951.50 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi) per la presuta somma di lire 607,115.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni due dal giorno della consegna. — Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma e di Pavia pel fatto deposito interinale di L. 40,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 60,000 come sopra.

Tramways di Milano. — Il *Sole* dice correr voce che la Giunta municipale di Milano abbia scelta la Società a cui affidare i progettati *tramways* nell'interno della città, salvo l'approvazione del Consiglio.

I concorrenti erano:

La Società degli Omnibus, che offerse il . . . 6.— 0[0
La Banca Generale . . . . 7.1[2 0[0
La Società Svizzera . . . . 9.30 0[0
La Società Belga (*Tramways* Milano-Saronno) . 11.— 0[0

La Società Belga, oltre l'11 0[0, accetta che la concessione decorra d'anno in anno, e dopo 30 anni d'esercizio abbandona al Municipio i materiali dei *tramways*.

Erano queste offerte tanto generose, che vennero infatti prese in considerazione della Giunta. Ma, accordatasi la Società svizzera, rappresentata dal signor E. Oblight, col signor ing. Osculati della Società degli Omnibus, pare che la Giunta li abbia preferiti.

Udremo al Consiglio le ragioni, per le quali la Giunta venne indotta a questa scelta.

— Abbiamo dato altra volta l'elenco delle undici linee di *tramways* cittadini che sono in progetto. Ora aggiungiamo che, secondo il parere della Giunta, le prime linee da eseguirsi dovrebbero essere: quelle dal Corso Venezia alla Piazza del Duomo; dalla Piazza del Duomo alla Stazione centrale; quella del Monte Napoleone, e quella dalla Stazione Milano-Erba alla Croce Rossa; le quali dovrebbero essere aperte nell'aprile p. v. La linea di Circonvallazione non potrà funzioaare che nel 1883.

— Il *Corr. della Sera* afferma poi che l'offerta più larga fu fatta dalla Società Belga. Questa Società ha disposto di donare al Comune l'11 per cento sull'introito lordo, mentre l'offerta del signor Oblight e della Banca Svizzera si limita all'8 tre quarti per cento.

Inoltre la Società Belga si contenta d'una concessione rinnovabile di anno in anno; diguisachè, ove il servizio non soddisfacesse, il Municipio riacquisterebbe tosto la proprietà del suolo e la libertà di affidarlo ad altri.

Nel caso che la concessione le fosse accordata per un triennio, la Società Belga si obbliga, alla fine del contratto, a cedere al Comune gratuitamente tutto il suo materiale.

Tramways Milano-Tradate e Milano-Gallarate. — Il 15 corr. si aprì all'esercizio dei viaggiatori il primo tronco Milano-Legnanello, coll'orario già approvato.

Disastro sul tramway Vicenza-Valdagno — Leggiamo nel *Giornale della Prov. di Vicenza* del 21:

Quello che doveva accadere è, pur troppo, accaduto.

Ieri, verso le tre, il treno di Arzignano, a pochi metri dalla salita del ponte sul Guà, è uscito, anzi saltato fuori di rotaia. Ci sono due morti e parecchi feriti, alcuni dei quali gravemente. I morti sono il macchinista Giovanni Valli di Milano, e Carletto Carrara, di anni 8, figlio del capo-stazione di S. Vitale. Questi (Carrara Carlo) è poi ferito; ma più gravemente sono feriti il meccanico inglese della Società del *tramway* e il fuochista Alessandro Marelli.

È un vero miracolo che il disastro non abbia avuto conseguenze fatali per tutti i passeggieri. La maggior fortuna è stata questa: che la carrozza, contenente i passeggieri di seconda classe (in numero di 40) sia, per il rimbalzo, rimasta sulla strada, mentre la macchina è andata a precipitare, spezzandosi, nei campi sottoposti.

In prima classe erano 11 i viaggiatori, la più parte rimasti lesi o contusi.

Il treno ha deviato per l'inconveniente della troppa velocità: inconveniente, del resto, necessario in quel punto e in altri, dove le macchine insufficienti e il tracciato sbagliatissimo, in cui s'intrecciano curve e salite, obbligano a forzare la macchina: altrimenti, non potendo questa vincere la pendenza, il *tram* si arresta.

L'esercizio fu stamane sospeso.

Tramway Roma-Tivoli. — Leggiamo nel *Popolo Romano*:

In seguito a varii accidenti verificatisi sulla linea di *tramway* Roma-Tivoli, la Deputazione provinciale interessò il Ministero dei lavori pubblici a studiar modo di ovviare ai lamentati inconvenienti.

Sappiamo ora che il Ministero ha trovate giuste le preoccupazioni della Deputazione, ed ha nominata una Commissione, della quale fanno parte anche alcuni membri dell'Ufficio tecnico provinciale, coll'incarico di riferire in proposito.

La Commissione si accingerà subito a studiare la questione. Sappiamo che intanto essa ha interessato la Direzione del *tramway* a volere stabilire un orario noto al pubblico, anche per quei treni speciali che essa è facoltizzata a far viaggiare, affinchè il pubblico possa sapere con assoluta certezza in quali ore la via dovrà essere libera da convogli.

Ferrovie e tramvie della provincia di Napoli. — Il 14 corr. si riunì il Consiglio provinciale di Napoli per udire la relazione della Commissiose incaricata di riferire sul migliore sistema di locomozione a vapore sulle linee provinciali di Napoli.

Le conclusioni della Commissione, di cui era relatore l'on. Simeoni, erano le seguenti:

« 1. Che per le linee provinciali di Napoli sia preferibile il sistema di *tram* a vapore;

« 2. Che per le linee interprovinciali, le quali abbiano per obbiettivo un punto lontano, che faccia con Napoli grande traffico di merci a tonnellate, siano preferibili, salvo speciali condizioni topografiche, le ferrovie a sezione ridotta con sede propria;

« 3. Che ambedue le costruzioni ed entrambi gli esercizii si diano preferibilmente all'industria privata;

« 4. Che sulle strade provinciali di Napoli, per le quali abbia da passare il *tram* a vapore, per ragioni topografiche non si possa applicare anche un altro sistema di trazione meccanica ».

Dopo lunga ed animata discussione, messe a partito le conclusioni della Commissione, vennero con grande maggioranza approvate.

Furono poi presentati due ordini del giorno: uno dai consiglieri Pagliano e De Martinis, e l'altro dal consigliere Billi; ma respinto il primo, fu approvato invece il secondo, così concepito:

« Il Consiglio domanda alla Deputazione provinciale di proporre un Capitolato di oneri, sulla base delle migliori offerte pel servizio dei *trams* a vapore, da esporsi quindi alla pubblica gara.

« Conferisce inoltre alla Deputazione stessa di riferire e proporre in ordine alle varie domande di ferrovia a sezione ridotta.

« La Deputazione sottoporrà, non più tardi della fine di ottobre 1880, al giudizio del Consiglio, o separatamente, o insieme, il Capitolato dei *trams* e le proposte per ferrovie a sezione ridotta ».

In ultimo, il Consiglio stabilì chiuso il termine per la presentazione delle offerte, e che la pubblica gara sia bandita fra quelle già presentate.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Palermo, 16, al *Diritto*:

Era nel desiderio di tutti che finalmente, dopo tanti anni di aspettativa, si fosse aperta pel pross. ottobre la strada ferrata, che deve congiungere Palermo a Catania ed a Messina. Ma, per una circostanza imprevista, questo supremo beneficio, reclamato dai commerci e dalle industrie dell'isola, almeno per ora non è possibile.

Nel pozzo n. 4, alla profondità di metri 115 circa, si è rinvenuta dell'acqua, che, come mi è stato confermato, si è alzata per 62 metri.

La detta acqua si giudica tale da potersi facilmente esaurire, mediante delle buone macchine a vapore; ma, impiegandosi il maneggio dei cavalli, ci vorrà del tempo, e ci vorranno nuovi studii, se si ricorrerà ad un altro ripiego d'arte.

Serie difficoltà furono vinte nella esecuzione di 21 metro della galleria artificiale, alla bocca di Palermo. Onde poter mantenere aperto l'accesso alla galleria naturale, fu necessario eseguire prima i piedritti della galleria artificiale, scavando pozzi e costruendoli in *sotterraneo*. Poscia questi piedritti furono collegati superiormente dalla vôlta ed inferiormente dall'*arco rovescio*, dopo eseguito lo scavo intermedio; e fu così che si potè riprendere l'attacco della galleria naturale, senza altri notevoli inciampi.

Il cav Billia, direttore delle costruzioni ferroviarie in Sicilia, aveva fatto eseguire il bisognevole armamento dalla estremità delle Caldare; e si riprometteva di armare altresì l'opposta estremità della linea — che si chiama della Madonna dell'Aiuto —, prima che fosse scorso questo mese. I primi due tronchi della ferrovia di Vallelunga erano in tale stato di avanzamento, che questa linea almeno poteva essere aperta al più presto sino alla bocca di Palermo, dalla galleria di Marianopoli.

Quanto all'altro tronco dalla bocca di Catania a Xirbi, si contava vederlo oultimato nell'estate del 1881. Ma questo impedimento sopraggiunto guasta ogni disegno, e mette tutti di cattivo umore. È una fatalità!

Intanto si lavora con attività nella linea della ferrovia occidentale Palermo-Trapani, la cui Amministrazione fa degli ottimi incassi, perchè la detta ferrovia è frequentatissima.

Fra breve si attiveranno se questa linea i lavori riflettenti le Stazioni di Castellammare del Golfo e di Alcamo. Sono due paesi importantissimi, ricchi di prodotti agricoli, di vini, di sommachi ed altro.

Linee d'accesso al Gottardo. — Nella seduta del 16 corr. del Consiglio prov. di Torino, l'on. Massa parlò della linea ferrovaria Sesto Calende-Pino, dimostrando che la Provincia ha diritto a chiedere la pronta esecuzione in omaggio alle cose stabilite dal trattato di Berna e pel raccordo della futura linea Genova-Gottardo. Già il Consiglio ha votato quest'ordine del giorno il 7 maggio 1880; ma ora si minaccia di ritardare questa linea, forse per idee politiche. L'on. Massa chiese quindi di rinnovare il voto già emesso. Ed il Consiglio, senza discussione, approvò all'unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dallo stesso Massa:

« Il Consiglio provinciale, riconfermando il suo voto delli 7 maggio 1880, incarica il suo Presidente di trasmetterlo ai signori Ministri dell'interno e dei lavori pubblici ».

Stazioni internazionali fra l'Italia e la Francia. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 14 agosto p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge votata dal Parlamento, autorizzante il Governo a dar piena esecuzione alla Convenzione per le Stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia, firmata a Parigi il 20 gennaio 1879, e le cui ratifiche furono ivi scambiate il 4 agosto 1880.

Il testo della detta Convenzione fu già da noi pubblicato, allorchè venne discussa in Parlamento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò, dal 19 corr., l'apertura all'esercizio:

1° della sezione della ferrovia da Alençon a Donfront, compresa tra Alençon e Prez-en-Pail. Questa sezione ha la lunghezza di 26,783 metri;

2° della sezione della ferrovia da Machecoul alla Roche-sur-Yon, compresa tra Challans e la Roche-sur-Yon, della lunghezza di chil. 50.519;

3° della sezione della ferrovia da Clermont a Tulle, compresa tra Ussel e Tulle, della lunghezza di 66,962 m.

— Il Consiglio generale della Somme approvò all'unanimità la cessione alla Compagnia del Nord della linea di Picardia-Fiandra, mediante un'annuità di fr. 61,000 da pagarsi per 89 anni.

— Tra i miglioramenti di cui le Compagnie ferroviarie hanno preso l'iniziativa, avvi quello del riscaldamento; poichè, mentre una volta erano riscaldate le sole vetture di 1ª classe, anche quelle di 2ª e di 3ª classe sono già da parecchi anni riscaldate come quelle di 1ª, ogni qualvolta la lunghezza del percorso renda necessario tale provvedimento.

Ora un altro progresso, inspirato da un sentimento umanitario verso le classi povere, sta per realizzarsi, cioè una istallazione più comoda nei vagoni di 3ª classe. Si sa che in tali vagoni le panchette non sono imbottite: bisogna star seduti sul legno di cui sono fatte. Le Compagnie non avevano alcun dovere di offrire maggiori agi, essendo dai loro Capitolati d'oneri obbligate soltanto a dare veicoli coperti e chiusi a vetri. Siamo oggi lieti di annunciare che due Compagnie, quelle d'Orléans e di Lione, hanno risolto di far imbottire le panchette di 3ª classe. Siccome trattasi di un materialo mobile assai considerevole, e quindi di una forte spesa, così si comincerà coll'applicare il miglioramento nelle vetture pei treni di lungo percorso, e la sua generalizzazione si continuerà poi regolarmente.

Ferrovie del Lussemburgo. — La Camera dei deputati è convocata pel 22 corr. per la ratifica della Convenzione conchiusa colla Società costruttrice di Winterthur circa la costruzione di ferrovie a piccola sezione. Nello scorso agosto, tale Convenzione era stata rinviata al Governo per farvi apporre la firma definitiva della Società svizzera, per far istudiare di nuovo la direzione delle linee, nonchè per convenire colla Società sopra una base di tariffa diversa da quella calcolata nella prima Convenzione.

Ferrovie inglesi. — Abbiamo sott'occhio il dividendo delle 12 principali Compagnie ferroviarie dell'Inghilterra: la media del dividendo semestrale è del 5 0[0 all'anno, cifra che non erasi mai toccata in questi ultimi anni. Sono cresciute le entrate lorde e diminuite le spese d'esercizio, come si ritrae dal seguente prospetto.

		1° sem. 1878	1° sem. 1879	1° sem. 1880
Entrate lorde	Lst.	22,900,000	22,303,000	23,929,000
Spese d'esercizio	»	12,106,000	11,611,000	12,033,000
	Lst.	10,794,000	10,692,000	11,896,000

Si è cercato di ridurre al minimo la spesa di esercizio. Ma vi furono anche circostanze eccezionalmente favorevoli. Il carbone è stato a basso prezzo; vigevano ancora vecchi contratti per l'acquisto a condizioni miti del materiale ferroviario oggidì rincarato. Ma intanto gli Inglesi porgono al mondo l'esempio di Compagnie ferroviarie che, senza sovvenzione, danno il 5 0[0 di dividendo annuo al capitale impiegatovi.

Disastro ed attentato in Inghilterra. — Ecco il rapporto ufficiale, relativo all'annunciato disastro avvenuto sulla linea del Sud-Ovest. Il rapporto è del signor Arcibaldo Scott, capo-traffico della ferrovia:

Una macchina vuota, che partì dalla Stazione alle 9,55 pom. di sabato (11) per il deposito locomotive di Nine Elms, fu urtata alle 10 dal treno ordinario proveniente da Waterloo per Hampton Court, mentre correva sulla linea principale, al punto di congiunzione con la linea del deposito locomotive. Pare che il segnalatore di servizio si fosse dimenticato che non era passata la macchina vuota, la quale era tuttora sulla linea principale. Mancando tutti i segnali, il treno per Hampton Court andò a cozzare contro la macchina vuota a considerevole velocità, e l'urto gettò fuori delle rotaie le macchine del treno; un vagone di terza classe, vicino alla macchina, rimase seriamente danneggiato; il guardafreni e i passeggeri ne riportarono gravi ferite, in conseguenza delle quali tre ne morirono. Il fuochista del treno restò morto anch'esso e il macchinista ferito. »

I feriti si avvicinano, tra tutti, alla quarantina, la metà circa dei quali furono portati allo spedale di S. Tommaso.

— Il sig. Carter, Coroner d'East Surrey, aprì il 14 un'in-

chiesta sui cadaveri delle cinque persone rimaste uccise nello scontro ferroviario suddetto. Furono soltanto identificati i cadaveri, e il Coroner rilasciò il certificato per la sepoltura.

La Commissione di commercio aprì lo stesso giorno un'inchiesta sull'accidente, presieduta dal maggiore Mariudin.

— Il *Globe* di Londra dà i seguenti particolari sull'attentato commesso sulla ferrovia North-Western, annunciato dal telegrafo;

Un vile attentato per far saltare in aria il treno diretto da Londra verso il Nord-Ovest fu commesso presso la Stazione di Bushey. Nella loro gita d'ispezione, i guardiani della Compagnia trovarono alle 7 del mattino, a 200 yarde dalla Stazione, un involto, che conteneva 4 libbre circa di dinamite. Le traversine di due ruotaie erano state tolte, e l'involto era stato posto sotto la ruotaia. Un tubo di gomma elastica contenente della polvere e dei fulminanti erano attaccati all'involto. È chiaro che avevano contato sul peso della locomotiva per incendiare uno dei fulminanti, che desse fuoco alla polvere e lo comunicasse alla dinamite. Per un caso felice, il treno diretto, che era passato, non aveva fatto che tagliare in due il tubo, senza toccare un fulminante.

Si cercano gli autori di questo vile attentato. La Compagnia ha promesso un premio di cento lire sterline a chi ne darà qualche indizio.

Ferrovie locali in Austria. — Dal 1° gennaio vennero accordate 48 concessioni preliminari, delle quali 12 sono decadute, e 5 vennero prolungate. Tra queste ultime vi è quella, prolungata sino al 9 settembre, della ferrovia fra Capo d'Istria e Pirano. Concessioni effettive ne furono accordate quattro sole: Czaslau-Zawaratec-Zleb, Bolzano-Merano, Hullein-Kremster e Linz-Kremsmünster. In generale, in Austria, il capitale non assecon dagli entusiasmi delle città e degli industriali per queste ferrovie locali.

Ferrovie tedesche. — L'*Augsburger Zeitung* annunzia che il Governo prussiano intende d'iniziare, senza alcun ritardo, i lavori per la costruzione della ferrovia fra le città della Vistola, onde prevenire i tristi effetti di una nuova carestia nella Prussia occidentale.

Legislazione ferroviaria. — Nell'assemblea generale del 10 corr., al Congresso internazionale del commercio e dell'industria in Bruxelles, si è trattata la quistione dei *trasporti*, e vennero approvati i voti seguenti, già formulati nella sezione del diritto commerciale e presentati dal signor Du Seigneux: « Il Congresso ritiene essere della più alta importanza per lo sviluppo e per la sicurezza delle relazioni commerciali che i rapporti di diritto, resultanti dal contratto di trasporto internazionale per ferrovie, sieno regolati fra i diversi Stati dell'Europa centrale da una uniforme lesgislazione internazionale.

« Da questo punto di vista il Congresso emette il voto che i Governi, i quali presero parte alla Conferenza internazionale tenuta a Berna nel maggio del 1878, proseguano la loro opera, e sottopongano, il più presto possibile, allo studio d'una nuova Conferenza il progetto di legislazione internazionale sui trasporti per ferrovia redatto dalla Conferenza di Berna ».

« Il Congresso fa voti che le Camere di commercio e le Associazioni commerciali o sindacali dei varii Stati sieno ufficialmente chiamate dai rispettivi Governi a dare il loro parere nel più breve tempo sul progetto di Berna, e che il commercio e la industria sieno rappresentanti alla futura Conferenza ».

Ferrovie spagnuole. — Un decreto del 10 corr. accorda al concessionario della linea da Caldas di Malabella a San Miguel di Fluvia o Figueras, la concessione d'una linea economica da Blanes (linea Barcellona-Francia) a Lloret del Mar, Llagostera, Cassa della Selva e Gerona.

Ferrovia attraverso l'istmo di Panama. — Apprendiamo dai giornali americani che il capitano James B. Eads ha presentato alla Camera di commercio di San Francisco un progeito di ferrovia pel trasporto di navi su rotaie attraverso l'istmo di Panama. Il capitano Eads afferma:

1. Che la ferrovia da lui proposta potrebbe essere costruita per la metà del prezzo e nella metà del tempo che sarebbero necessarii per costruire un canale con chiuse;
2. Che una volta terminata, questa ferrovia potrebbe essere mantenuta ed esercitata senza maggiori spese di quelle che occorrerebbero per un canale;
3. Che le navi più grosse, con carico completo, potrebbero essere trasportate da un Oceano all'altro con una economia del 50 per cento sul tempo che bisognerebbe per traversare un canale.

Naturalmente una linea di questa sorte non sarebbe costruita come tutte le altre. La via dovrebbe avere solidità eccezionale, e l'inventore propone di far portare il peso da dodici rotaie invece di due; ed i vagoni, destinati a portare una lettiera lunga 350 piedi, non avrebbero meno di 115 ruote su ciascuna ruotaia, ciò che darebbe il totale rispettabile di 1,380 ruote.

Per un peso massimo di 6,000 tonnellate, si avrebbero 500 tonnellate per ogni rotaia, quattro tonnellate e un terzo per ogni ruota, mentre le ruote d'un treno di merci sovrappongono ad ogni rotaia un peso di più di sei tonnellate.

Ripartendo il peso a questo modo, l'inventore crede che non vi sarebbe altro accidente da temere fuorchè uno scoscendimento di terreno: cosa che non deve accadere, se la via è ben costruita e ben mantenuta.

La lettiera, su cui sarebbe collocata la nave da trasportarsi, penderebbe nel mare sopra un piano inclinato dell'uno per cento, ed entrerebbe nell'acqua fino a che la nave potesse prendervi posto; poi la si ritirerebbe a terra, avendo cura di sorreggere la nave, prima che la lettiera uscisse dall'acqua.

Il capitano Eads afferma che la costruzione di questa ferrovia, per Tehuantepec, si compirebbe in quattro anni. Sembra che la prima idea gli sia stata offerta da una ferrovia presso Washington che trasporta navi col carico completo dal fiume Potomac, su per una costa altissima e scoscesa, fino ad un canale che si trova dall'altra parte.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nel *Diritto*:

Il Comune di Roma ha fatto domanda all'Autorità governativa per ottenere la dichiarazione di pubblica utilità per legge, con obbligo di contribuito e come piano regolatore, dei progetti pel proseguimento delle vie dello Statuto e Cavour; e pel proseguimento di via Nazionale.

I prolungamenti della via Merulana e di via Cavour dalla piazza dell'Esquilino per via Graziosa s' incontrano presso Santa Lucia in Selci, ove la via Cavour volge lungo il pendio di S. Francesco di Paola, traversano la piazza delle Carrette, raggiungendo la via Alessandrina ed il Foro Romano.

Il proseguimento poi di via Nazionale è limitato al tratto tra la piazza del Gesù e quella di S. Pantaleo, e segue l'andamento stesso delle attuali vie Cesarini, della Valle e dei Massimi, ampliate fino a metri sedici. Avrà inoltre due diramazioni: l'una per la via dei Chiavari insino a quella dei Giubbonari, e l'altra per la via Cuccagna insino al Circo Agonale.

Una grande piazza sarebbe aperta all'incrociamento della nuova arteria colla via d'Argentina.

Il Prefetto, con decreto in data del 10 corrente, ha approvato la suddetta domanda, ed ora non resta che metterla in esecuzione.

Porto di Genova. — Leggiamo nel *Commercio di Genova*:

I lavori del porto, mercè l'alacrità della Impresa Veneta, procedono a gonfie vele, a segno tale che finiranno prima del tempo prescritto.

Ecco un sunto di quanto l'Impresa eseguì dal 14 ottobre 1877 al 14 settembre 1880.

La quantità delle pietre da gettarsi in mare, prescritta dal Capitolato d'appalto, era pel primo anno di 350,000 tonnellate: l'Impresa ne versò invece oltre tonnellate 400,000; nel secondo, la quantità prescritta era di 410,000, e ne versò invece 451,000; nel terzo anno infine le tonnellate devono essere 500,000, e ne versò già 600,000 circa, e manca ancora un mese preciso per compiere il terzo anno.

Si ritiene che in questo anno la quantità prescritta dallo appalto sarà oltrepassata di circa 200,000 tonnellate.

E ciò per dimostrare ad evidenza con quanta sollecitudine sieno spinti i lavori.

Non è compresa la gettata di oltre 110,000 tonnellate per scogliere nei tre anni.

Furono costrutti 4620 massi artificiali.

Pel riempimento dei ponti e calate vennero versati 500,000 metri cubi di terra. Fu ultimato il ponte di S. Lazzaro, come sono a buon segno i lavori alle calate, e ponte d'imbarco al molo nuovo; e per più di due terzi, immersi i massi artificiali per i muri di sponda al ponte di S. Teodoro.

La gettata della scogliera al molo occidentale ha raggiunto l'estesa di metri 640,000, vale a dire tutti al *Nord-Sud.*

La scogliera a fior d'acqua e rivestita di massi artificiali si estende per circa 200 metri.

Nel rivestimento di detta scogliera furono posti in opera quasi 908 massi.

È già avviato da oltre un mese il versamento lungo il secondo braccio del molo occidentale.

— Lo stesso giornale, in data 15, reca:

Il Ministero dei lavori pubblici ha riconosciuto la necessità di adottare il provvedimento suggeritogli per la segnalazione dei lavori della scogliera in costruzione dalla parte occidentale del porto, ed ha sollecitato la costruzione del fanale galleggiante.

Il Ministero della marina intanto, ad evitare che si ripetano gli inconvenienti che ebbero luogo ultimamente, e che altri bastimenti vadano ad incagliare per un informe sistema di segnalazione, ciò che potrebbe avere dolorose e gravissime conseguenze nelle stagione invernale, ha disposto che dall'Arsenale della Spezia sia provveduto un pontone, sul quale verrebbe collocato un fanale da ormeggiarsi, in sostituzione della boa a campana che attualmente si trova alla testa della gettata, e che non può riuscire di alcun vantaggio.

Arsenale di Venezia. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 6 agosto p. p., preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze nell'udienza dello stesso giorno:

Nella notte del 18 giorno u. s. si sviluppò un incendio nell'Arsenale di Venezia, che distrusse interamente l'annessa officina dei pittori. Il Governo ordinò senz'indugio un'inchiesta per determinare le cause di quel disastro e per deferire, quando ne fosse il caso, all'Autorità giudiziaria coloro che avessero mancato a' propri doveri.

Intanto è di assoluta urgenza la ricostruzione di quella officina; lo che, secondo un'accurata perizia, renderà necessaria una spesa non inferiore a L. 100,000.

Ma al Ministero della marina mancano i mezzi di provvedere a tale emergenza, non potendo valersi nè del fondo inscritto in bilancio pel riordinamento dell'Arsenale di Venezia, perchè totalmente impegnato; nè dello stanziamento del capitolo riflettente la conservazione dei fabbricati, il quale deve far fronte agli ordinarii bisogni, malgrado la riduzione di L. 50,000 operata col bilancio del 1880.

In tale stato di cose, il referente non può dispensarsi, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, dal rassegnare alla firma della Maestà Vostra il seguente decreto, col quale all'appoggio dell'art. 32 della legge di Contabilità generale, è autorizzato un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 100,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 34, *Conservazione di fabbricati militari marittimi,* del bilancio corrente pel Ministero della marina.

(Segue il testo del decreto, firmato da S. M. e dai ministri Magliani e Villa, e che verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Congresso internazionale di salvataggio. — La Commissione d'iniziativa ha pubblicato il regolamento per il terzo Congresso internazionale di salvataggio, da tenersi in Firenze dal 23 al 29 corrente, come abbiamo già annunciato.

Esso si aduna per continuare gli studii intrapresi nei precedenti di Marsiglia (1878) e di Parigi (1879).

Scopo del Congresso è di provocare quello scambio di idee e di vedute fra gli studiosi di ogni civile nazione, che ponendo in comune le esperienze tentate ed i resultati ottenuti in varii paesi, possono giovare al miglioramento ed alla moltiplicazione delle istituzioni che hanno per oggetto di prevenire i disastri in mare ed in terra, e di scongiurarne, quanto è possibile, i danni.

Oltre varii altri provvedimenti, la Commissione ha pure pubblicato il programma dei *quesiti*, che dovranno essere studiati dal Congresso. Essi sommano a 12, ed in capo ad essi troviamo il seguente:

Disastri ferroviarii — Quesito I. — Quali sono i disastri ferroviarii più comuni, quali le cause che li producono, quali i provvedimenti più necessarii per evitarli.

Gli altri quesiti riguardano i disastri in vettura, fluviatili, marittimi, le inondazioni, gl'incendii, le lesioni traumatiche e gli avvelenamenti. L'ultimo riguarda la *propaganda* per le istituzioni di salvataggio.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

SERVIZIO ITALO-GERMANICO.

Come dall'Avviso in data 1° corrente, confermasi che col giorno 16 le principali Stazioni della rete si troveranno fornite della Raccolta delle nuove tariffe Italo-Germaniche e della relativa appendice, da attuarsi col 1° ottobre prossimo: vendibili la prima a L. 3.00 per esemplare, e la seconda a L. 0.20.

A modificazione poi di quanto à detto nel citato Avviso circa i documenti di trasporto e doganali, che debbono scortare le spedizioni per la Germania, avvertesi che dal 1° ottobre p. v. i mittenti dovranno presentarle con lettera di porto *in doppio esemplare, conforme all'apposito nuovo modello,* nonchè colla dichiarazione doganale modulo 275, *in triplice esemplare,* ancorchè scertate da bolla d'uscita.

Trattandosi di spedizioni destinate al Belgio, all'Olanda ed all'Inghilterra, con transito per la Germania, dovrà inoltre essere presentata la dichiarazione doganale modulo 272 in lingua italiana e francese, *in semplice esemplare* per il Belgio e l'Olanda, *in doppio* per l'Inghilterra.

La presentazione dei documenti di cui sovra dovrà aver luogo anche pei trasporti destinati alle predette località, da eseguirsi da ferrovia a ferrovia, anzichè in servizio diretto Italo Germanico.

I mittenti dovranno infine indicare, nelle ripetute dichiarazioni doganali, il peso e valore di ciascuna qualità di merce, menzionarle nei due esemplari della lettera di porto, ed assicurarle ad uno di essi.

Col giorno 25 corrente, tanto le *le lettere di porto di nuovo modello* pel servizio diretto Italo-Germanico, quanto le suddette dichiarazioni doganali, saranno del pari vendibili presso le principali Stazioni della rete *a 5 cent.* per esempfare (anzichè a 10 cent. come per le dichiarazioni doganali erasi indicato nel citato precedente Avviso). I modelli delle nuove lettere di porto sono visibili presso le Stazioni medesime.

Le lettere di porto, sul modello pel servizio Italo-Germanico che rimane soppresso dal 1° di ottobre p. v., saranno tuttavia ancora accettate per le spedizioni in servizio Italo-Svizzero Sudbadese, via Peri, ma non oltre il 31 marzo 1881; dopo il qual giorno, anche per siffatte spedizioni dovranno presentarsi le lettere di porto sul modello nuovo.

Milano, 14 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il ribasso non risparmiò, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii, i quali diedero in generale corsi depressi, o rimasero nominali. Le Azioni della Società delle Meridionali da 467.50 scesero a 462; le Obbligazioni relative da 298 si ridussero a 297.50. — Le Sarde, della serie A, stazionarie sul 304.50; le altre, della serie B, sul 301; le nuove, sul 297 al 298. — Le Meridionali austriache, salite da 295.75 a 296, caddero a 294.75, e chiusero a 295. — Le Palermo-Trapani (oro) da 325.50 a 323.75, le altre (in carta) a 281 circa.

Le Pontebbane oscillarono tra il 468 al 470; le Centrali Toscane nominali a 482.

Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a 163.50 e 163.

A Parigi, le Lombarde si tennero fredde sul 185 al 187; le Obbligazioni relative quotate a 269. Le Vittorio Emanuele poco trattate a 280 e 282. Le Azioni Ferrovie Romane a 146; nulla nelle Obbligazioni.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Milano (1866) — 56ª estrazione eseguita il 16 settembre 1880.

Serie estratte.

2354 — 3134 — 3730 — 4168 — 7237.

Obbligazioni premiate :

Serie	N.	Premi	Serie	N.	Premi	Serie	N.	Premi
4168	43	L. 30.000	3730	42	L. 50	»	30	L. 20
2354	70	» 1,000	4168	30	» 50	»	50	» 20
»	58	» 500	»	64	» 50	»	67	» 20
»	26	» 100	»	74	» 50	»	95	» 20
»	47	» 100	7237	1	» 50	3730	76	» 20
3730	57	» 100	»	40	» 50	»	80	» 20
7237	60	» 100	2354	19	» 20	»	81	» 20
»	82	» 100	»	21	» 20	»	87	» 20
2354	40	» 50	»	37	» 20	»	90	» 20
3134	27	» 50	»	85	» 20	4168	22	» 20
»	63	» 50	3134	26	» 20	»	93	» 20
»	93	» 50	»	28	» 20	7237	43	» 20

Gli altri numeri appartenenti alle suddette 5 serie, e che non hanno diritto a premio, sono rimborsabili con L. 10.

Pagamenti e rimborsi dal 15 dicembre 1880.

Strade ferrate Romane. — La *Gazz. Uff.* del 16 corr. ha pubblicato gli elenchi relativi alle Azioni ed Obbligazioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, nonchè della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, estratte il 10 corr. presso la Direzione generale delle Ferrovie Romane in Firenze.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° al 31 ottobre p. v. si pagherà la cedola N. 19 delle Obbligazioni serie A in L. 6.33 in oro, nette da tassa e ritenuta, presso la Compagnia stessa in Roma (via Condotti, 61) e presso le Banche e Ditte autorizzate; dal 1° novembre in poi presso la sola Compagnia in Roma.

— La cedola N. 4 delle Obbligazioni appartenenti alla emissione 1879, dell'importo netto di L. 6.35, si pagherà dal 1° ottobre p. v. presso tutte le Tesorerie provinciali del Regno.

Società per l'illuminazione a gas di Novara — Dal 1° ottobre p. v. si pagano agli azionisti L. 10 per interesse semestrale su ciascuna Azione, presso il Cassiere sociale in Novara (sig. Ranza, casa Cipollino).

Avvisi d'Asta

Il 30 corrente, presso il Municipio di Boscotrecase (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto delle seguenti opere stradali: 1° rettifica e sistemazione della strada obbligatoria del Vallone di Oratorio alla frazione Trecase, per L. 84.466; 2° apertura di una nuova via comunale dal centro Annunziatella alla provinciale dei Passanti, per L. 50,280; 3° sistemazione della strada Langello nel quartiere Oratorio per L. 11,610; 4° sistemazione di varie strade interne per L. 9596; importo complessivo L. 155,952. Deposito interinale L. 1800 in contanti; cauzione definitiva L. 14,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una scuderia per cento cavalli, e di tre baracche per servizii secondarii al Campo di S. Maurizio, per il presunto importo di L. 22,500. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 2300 in contanti o rendita D. P.

— Il 1° ottobre p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilog. 20,000 di rame in pani, per l'importo di L. 46,000, ribassato del 13.21 p. 0[0 nel precedente incanto. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una polveriera e di un corpo di guardia nelle vicinanze di Pinerolo, per il presunto importo di L. 12,600. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito cauzionale 1300 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione pel 1881 dei fabbricati ad uso della Marina militare nella piazza di Roma, per l'ammontare di L. 25,000. Deposito cauzionale L. 2500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ancona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della escavazione quinquennale della foce e porto-canale di Sinigaglia, in diminuzione della complessiva somma di L, 52,796.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 2500 in numerario; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un faro di scoperta di 2° ordine ed edificii annessi da erigersi nel sito detto Punta Maistra, in provincia di Rovigo, in diminuzione della somma di L. 180,159.04, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro tre anni; deposito interinale L. 11,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 22,000 id.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilogr. 24,200 di acciaio fuso diverso (da lavoro), per il presunto importo di L. 15,730. Consegna entro 70 giorni. Deposito cauzionale L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere pel miglioramento della bocca del porto-canale di Fiumicino, in diminuzione della somma di L. 479,885.65, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tratto del fiume Sarno tra la confluenza dell'alveo comune di Nocera ed il suo sbocco a mare, della lunghezza di metri 10,059.58; dei tre rivi Marna, Sguazzatorio e S. Benedetto, della lunghezza complessiva di m. 4027; e della strada ripuaria sulla sponda sinistra del 2° tronco del detto fiume, della lunghezza di m. 4084.80, in diminuzione della complessiva annua somma di L. 23,100.66, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1886. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dal Ministero dei lavori pubblici l'appalto di circa 100 mila chilogrammi di arpioni e chiavarde per l'armamento delle ferrovie di Vallelunga.

La stessa Impresa ha assunto l'appalto di un ponte, di 14 m. di luce, per la Stazione di S. Tommaso Natale; più la esecuzione di tutti i ponti e ponticelli della ferrovia Castelvetrano–Salemi.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* dell'11 settembre 1880, N. 218.

SOCIETÀ DELLE SS. FF. LIVORNESI

OGGI

SOCIETÀ DELLE SS. FF. ROMANE

Il sottoscritto, inerendo alla deliberazione del Consiglio amministrativo del dì 22 aprile p. p., si fa un dovere di portare a cognizione dei possessori di Cartelle di *Azioni* della già Società delle *SS. FF. Livornesi* il seguente

REGOLAMENTO

pel rilascio del foglio di Cuponi per le scadenze dal 31 dicembre 1880 (N. 41) al 30 giugno 1890 (N. 60) inclusive.

1° I possessori di Cartelle della specie summentovata che vorranno ottenere il rilascio dei relativi nuovi fogli di Cuponi dovranno depositare le Cartelle stesse presso la Direzione generale (uffizio dei Titoli) in Firenze, Piazza Vecchia di S. M. Novella, n, 7: questi depositi potranno farsi in tutti i giorni feriali, *purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese,* dalle ore 10 antimeridiane alle ore 3 pom., dal dì 20 corrente, fino a nuovo diverso avviso.

2° I possessori delle Azioni, o loro incaricati, presenteranno alla Direzione generale le Cartelle a foglio spiegato, disposte per ordine numerico progressivo, dal più basso al più alto, senza i Cuponi degli utili, e accompagnate da una nota, o *distinta* speciale, che resterà nelle mani del capo dell'Uffizio Titoli, nella quale dovranno esser segnati con chiarezza i numeri d'ordine e la quantità totale delle suddette Azioni; questa nota, o *distinta,* conterrà pure l'indicazione del domicilio del presentatore, e dovrà essere da esso firmata di proprio pugno e carattere.

Saranno perciò tenute a disposizione dei possessori di Azioni, i quali volessero profittarne, le module stampate per le anzidette note.

3° Contate le Cartelle, e riscontrata la esattezza dei rispettivi numeri, il capo del suddetto uffizio rilascierà al presentatore delle medesime un *riscontro* da esso firmato e con bollo a secco della Società, nel quale sarà indicato quanto appresso, cioè:

a) Il nome e cognome del depositante;

b) La quantità delle Azioni depositate;

c) La data del rilascio del riscontro stesso;

d) Il giorno in cui, previo ritiro per parte dell'uffizio sociale di detto riscontro, munito di ricevuta del depositante, potranno esser restituite le Azioni già corredate dei rispettivi nuovi fogli di Cuponi,

4° Sarà cura dei depositanti lo adibire nell'atto del ritiro delle Cartelle i convenienti riscontri; eseguito il ritiro stesso non si ammetteranno reclami di sorta intorno alla quantità, qualità, ecc., delle Cartelle ritirate.

5° A traverso la linea di congiunzione delle Cartelle coi rispettivi fogli di Cuponi verrà impresso un bollo a secco di forma circolare colla leggenda seguente:

Firenze, 11 settembre 1880.

Il Reggente la Direzione generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr. 40,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	» 25,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	» 242,000	»
CERCHI d'acciaio	» 190,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	» 613,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	» 90,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	» 42,000	»
ZINCO da rifondere	» 22,000	»
RAME da rifondere	» 11,000	»
CENERACCIO misto a colatura di bronzo	» 3,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre , se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **28 settembre and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 30 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale , o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti , saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ITALIANA
PER IL GAZ

Il Consiglio d'Amministrazione avendo fissato in L. 25 per Azione il riparto utili del 1° semestre in acconto dell'annata 1880, questo sarà esigibile a partire dal 1° ottobre p. v. presso la Cassa sociale contro rilascio del Vaglia N. 34.

Torino, 17 settembre 1880.

LA DIREZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1/2

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 13ª Estrazione avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 17 *settembre* 1880.

La Direzione Generale.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XIII. Mercoledì 29 Settembre 1880 N° 39

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

(Continuazione — V. N. 37).

II. *(Seguito).* Meno rischiosa, adunque, e più rispondente allo scopo è l'emissione della rendita consolidata 5 per cento; ed ognuno può facilmente comprenderlo, appena voglia considerare che il nostro Consolidato, qualsiasi emissione se ne faccia, non varia di tipo, nè di condizioni; aumenta, ma non muta la contabilità che lo regola; e nel confronto del titolo redimibile ferroviario, pagabile esclusivamente nel regno, presenta il vantaggio di avere per mercato tutti i paesi civili del mondo e di essere universalmente apprezzato come titolo di sicuro e proficuo impiego, per cui il parziale suo collocamento per avere i 60 milioni necessarii ogni anno, non incontrerebbe quelle difficoltà e quei pericoli che si sono accennati per il titolo speciale.

Ma v'ha di più Emettendo la rendita, si ottiene un vantaggio sul bilancio, che non si deve trascurare. Ammesso pure che si possa collocare il titolo ferroviario allo stesso prezzo della rendita consolidata, preferendo l'alienazione di questa si otterrebbe sempre il risparmio dell'ammortamento del relativo capitale alla pari, risparmio che va mano mano crescendo con gli anni in ragione diretta dell'accumularsi delle emissioni. E questo utile annuale del bilancio si presenterebbe ancor più rilevante, se, come pare, non vi fosse la probabilità di collocare il titolo ferroviario che ad un prezzo alquanto inferiore a quello della rendita.

Devesi poi far osservare che, emettendo rendita consolidata, si ha modo di assicurare al bilancio un altro non indifferente vantaggio; giacchè la rendita potrebbe essere emessa con decorrenza di godimento per metà dal 1° gennaio, e per l'altra metà dal 1° luglio di ciascun anno; poichè i lavori si fanno progressivamente, e non vi è necessità di emettere tutta la rendita in principio d'anno. Così la spesa del primo anno di ogni emissione resta diminuita di un quarto del complesso degli interessi, che dovrebbero pagarsi quando la rendita fosse tutta quanta emessa in principio d'anno.

Col prospetto che ci onoriamo di presentarvi (allegato n. II) viene dimostrato come, facendo un confronto tra la spesa annuale cui si darebbe luogo con la emissione di rendita consolidata e quella che sarebbe occasionata dall'emissione del titolo speciale redimibile, corre un divario, ossia un risparmio nel primo caso di circa 15 milioni nel corso di un decennio, vale a dire un risparmio annuo in media di un milione e mezzo.

Si potrebbe però obbiettare che, ove si emettesse anche il titolo speciale annualmente con decorrenza di una metà dal 1° gennaio e dell'altra metà dal 1° luglio, scemerebbe l'importanza di questi vantaggi.

Ma questa obbiezione in gran parte viene meno per le stesse considerazioni sovra espresse, per le quali fu avvertito che, adottandosi il titolo speciale, sarà probabilmente necessario di ricorrere a diverse operazioni complessive di collocamento, e non così frazionate, come è sicuro che si può fare per la rendita consolidata.

Altri potrebbe ancora opporre che, emettendosi la rendita, si dovrebbe andare incontro ad una perdita per l'aggio dell'oro necessario al pagamento delle cedole da farsi all'estero. Un tale fatto però non potrebbe avere delle serie conseguenze pratiche, inquantochè solo una parte della rendita, che viene collocata, si asporta all'estero; inoltre nei primi anni, la quota della rendita da emettersi non è per somme rilevanti, andando queste naturalmente crescendo col progredire delle semestrali emissioni. Ma è sperabile che il danno non arrivi in tempo a farsi grave, essendo che sta nel desiderio del Governo e del Parlamento (ed a questo fine sono impegnati gli studii e gli sforzi del Governo) che abbia presto a cessare la piaga del corso forzoso; di maniera che nel lungo periodo di 21 anni, che durerà la emissione della rendita pel compimento delle nostre ferrovie, il disaggio non si avrà più a lamentare, quando appunto i pagamenti all'estero comincieranno a farsi più gravi, e il danno patito sarà stato appena sensibile.

Infine, su questo argomento preghiamo la Camera a volere in ogni evenienza considerare, che la spesa dell'aggio dell'oro, per effetto delle nuove emissioni, troverà un largo compenso nella diminuzione di consimile aggravio, in conseguenza della estinzione di molti debiti dello Stato, che sono pagati all'estero e nell'interno del regno in moneta sonante.

Egli è ben vero, del resto, che in altri progetti prima d'ora presentati nella materia ferroviaria si era proposta la creazione di un titolo redimibile. Vi era però sempre una ragione speciale; e ricorderemo, per quanto riguarda le Obbligazioni da emettersi dietro Convenzioni colle Società assuntrici della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, che non erano propriamente che titoli sociali, il cui collocamento si rendeva più facile, quantunque emessi dalle Società, perchè vi era unita la garanzia del Governo e quella dell'ipoteca sulle linee concesse.

Ora invece, secondo il nostro concetto, le emissioni dei titoli per avere i mezzi da sopperire alle spese derivanti dalla legge 29 luglio 1879 non dovrebbero essere collegate coi modi per i quali le Provincie, i Comuni e loro Consorzii sarebbero messi in grado di trovare i mezzi per i concorsi e le anticipazioni indicate dalla legge; e non vi essendo altrimenti l'intermedio di Società assuntrici della costruzione o dell'esercizio delle linee, non vi è che lo Stato, come Stato, che si assumerebbe il debito per i suoi bisogni; sicchè verrebbe meno l'indole dell'operazione, che nei casi suindicati poteva avere ragione e sostegno, quella cioè della creazione di un titolo speciale e redimibile, invece che dell'emissione della rendita consolidata. Non tralasciamo anche di far osservare che il vincolo dell'ipoteca sulle ferrovie, condizione necessaria quando si tratti dell'emissione di un titolo speciale unico per lo Stato e le Provincie, non è ammissibile come una garanzia soltanto verso lo Stato, per il quale la pubblica fiducia è ora fortunatamente così larga di concorso, da poter dare ogni più ampia assicurazione del sicuro e vantaggioso collocamento che potremo fare della rendita consolidata senza vincolo alcuno.

Nè è a ritenersi che, accrescendo il debito consolidato, si cagionerebbe il ribasso nei corsi del medesimo, perchè, qualunque sia la natura del debito che si crei, esso non può influire diversamente sul credito dello Stato che lo contrae; e nel caso speciale, il mercato nazionale ed estero sa che l'operazione è fatta, non per diminuire, ma per trasformare il patrimonio dello Stato, rendendolo più produttivo, e non potrebbe quindi per questo motivo ritirare il suo favore ai nostri titoli del Consolidato.

Ed a questo riguardo si può essere tanto più tranquilli, in quanto che il grande alleviamento dell'onere relativo al servizio degli interessi e del rimborso dei debiti redimibili, che ora pesano sul bilancio dello Stato col loro periodico assegnamento d'estinzione, deve necessariamente lasciare via via nei bilanci dello Stato maggiori disponibilità di fondi. Che se poi a siffatto indubitabile miglioramento nelle condizioni dei bilanci futuri si vorrà aggiungere quello, che ragionevolmente lo Stato deve ripromettersi dal naturale incremento delle tasse e delle imposte, come conseguenza dell'accrescimento alle ricchezze del paese che verranno producendo il maggior traffico e la attività nazionale favoriti dal completamento delle ferrovie italiane, non sembrerà strano che si coltivi anco la lusinga di arrivare a tal punto di agiatezza nei bilanci dello Stato, da permettere di pensare anche alla diminuzione del debito pubblico consolidato.

Avvertiamo infine, che adottando il partito della emissione ed alienazione graduale di rendita consolidata, cesserebbe il bisogno dell'istituzione della Cassa delle Strade ferrate: donde la economia sul bilancio della spesa che dovrebbe necessariamente costare l'impianto ed il proseguimento dei servizii di questo nuovo ente, che sarebbe venuto ad aggiungersi alla gran macchina amministrativa.

Concretando adunque, noi crediamo di poter ritenere come cosa certa, e saremo lieti se lo stesso convincimento sarà condiviso dalla Camera, che un titolo speciale, essendo meno elastico, meno conosciuto e meno diffuso, più difficilmente si presta al collocamento vantaggioso per molti anni, ciò che invece si può facilmente raggiungere con la rendita consolidata; e che l'alienazione di questa si raccomanda di preferenza alla emissione di un titolo speciale redimibile, anche per l'economia che procura allo Stato.

Ma ciò ammesso e ritenuto, rimane la questione sul come provvedere ai bisogni delle Provincie e dei Comuni e loro Consorzii per i concorsi obbligatorii e volontarii ai medesimi assegnati a termini della legge 29 luglio 1879.

Volendo provvedere a parte per i bisogni degli enti cointeressati alle costruzioni ferroviarie, escludiamo, senz'altro, ogni idea di emettere un titolo speciale soltanto per le Provincie, i Comuni e loro Consorzii, nel tempo stesso che lo Stato avesse ad emettere rendita consolidata per la parte propria. Questa simultanea alienazione di due diversi valori non potrebbe che recare pregiudizio ad entrambe le operazioni. Gli enti morali ne risentirebbero danno, perchè il titolo scemerebbe di credito sul mercato, quando non fosse emesso congiuntamente anche nell'interesse dello Stato, e senza la garanzia ipotecaria che non avrebbe più ragione di esistere. E tanto più poi lo Stato deve escludere questo partito, in quanto che perturberebbe anche in suo sfavore le condizioni del mercato in momenti nei quali il Tesoro dovrà pensare al collocamento di altri titoli dello Stato.

Per risolvere la suddetta questione, abbiamo voluto invece esaminare su quali somme la Cassa dei depositi e prestiti potrebbe, nelle attuali sue funzioni, fare assegnamento nel corso di 21 anni per la concessione di prestiti alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii, sia per metterli in grado di soddisfare agli obblighi loro imposti dalla legge 29 luglio 1879 sulla costruzione delle ferrovie complementari, sia per procurar loro i fondi necessarii per gli altri scopi contemplati dalla sua istituzione.

Bene inteso che, come è stabilito dall'articolo 28 della legge, i prestiti per sopperire ai bisogni degli enti morali derivanti dalla legge medesima, dovrebbero essere garantiti con delegazione sopra gli esattori delle imposte dirette ed essere ammortizzabili in non più che 75 anni, e che l'interesse non dovrebbe mai eccedere, anzi è certo che sarà inferiore a quello che risulterebbe dal collocamento del titolo speciale; il quale, nella ipotesi che possa emettersi al 90 per cento, porterebbe l'onere ai Comuni ed alle Provincie del 5 55 circa per ogni 100 lire effettive ricavate dall'alienazione, mentre coi fondi propri della Cassa i prestiti potranno essere fatti coll'interesse nella ragione del 5 per cento, conforme a quello stabilito dal ministeriale decreto 29 dicembre 1879, con sensibile benefizio degli enti mutuatarii.

Per fare questa previsione, bisogna basarsi precipuamente sulle attuali condizioni economiche della Cassa *dei* depositi e prestiti.

Occorre cioè esaminare partitamente la situazione attiva e passiva della Cassa medesima in principio del corrente anno, e vedere quali previsioni siano da indursi, anche tenendo conto delle ulteriori contingenze, che possono avervi influenza.

Riassumendo dunque brevemente i risultati della situazione dianzi accennata, si ha quanto segue:

Attivo.

Capitali impiegati	in prestiti alle Provincie e Comuni	L.	117,531,330.43
	in rendita pubblica	»	41,167,916.48
	in conto corrente col Tesoro . .	»	23,744,012.77
Interessi da riscuotere		»	3,192,358.52
Fondi anticipati al Tesoro pei pagamenti da farsi presso le Tesorerie provinciali		»	4,542,010.59
Debito del cassiere e dei tesorieri provinciali per il valore degli effetti pubblici depositati		»	1,321,290,872.84
Numerario in cassa		»	897,668.21
		L.	1,512,366,169.84

Passivo.

Deposito in numerario	inscritti in ordine alla legge 17 maggio 1863	obbligatorii	L.	72,417,598.87
		volontarii	»	81,194,227.52
	ricevuti dalle Casse di risparmio postali, in ordine alla legge 27 maggio 1875.		»	26,230,576.72
		Da riportarsi	*L.*	179,842.403.11

Riporto L.	179,842,403.11
Capitale nominale degli effetti pubblici depositati	» 1,321,290,872.84
Interessi da pagare	» 6,614,849.81
Debitori e creditori diversi	» 618,044.08
	L. 1,508,366,169.84

Contrapponendo alle suindicate attività in L.	1,512,366,169.84
le passività in	» 1,508,366,169.84
rimane il fondo di riserva stabilito dalla legge organica della Cassa in . . L.	4,000,000.00

Nell'attivo si trovano in prima linea i prestiti alle Provincie e Comuni per la ragguardevole somma di oltre 117 milioni di lire.

Tenuto conto delle scadenze fissate per la restituzione di detta somma, si può fare assegnamento su di un annuo introito medio superiore a 5 milioni di lire per rimborso di puro capitale, cui sono poi da aggiungersi le rate di rimborso dei nuovi prestiti successivi, tralasciandosi di tener conto degli interessi attivi della Cassa, che, sotto deduzione delle spese, costituiscono gli utili da versarsi al Tesoro.

(Continua).

LE LINEE D'ACCESSO SUD

ALLA GALLERIA DEL GOTTARDO

NEL TERRITORIO SVIZZERO

(*Fine.* — *V. N.* 37).

Come si svolga la ferrovia lungo la valle e come superi le strozzature che ho sommariamente descritte, è agevole immaginare: facile, scarsa di opere e adagiata sul fondo della valle, a non elevato livello sul fiume nelle tratte a mite pendìo, la strada si innalza vorticosa sulla falda, ricca di difficoltà e di lavori, pittoresca di artistica bellezza alle spirali della Biaschina e di Dazio.

Dalla Stazione di Biasca fino oltre Giornico, essa segue la sponda sinistra del fiume; e in questa tratta, tutta, come si disse, a miti pendenze, sono solo rimarchevoli due ponti in ferro sul Brenno, a due travate ciascuno, e lunghi tratti di difesa all'argine stradale verso il fiume, consistenti in robusti rivestimenti a secco, rafforzati da banchine e gettate.

Dopo la Stazione di Giornico, la ferrovia, che nella tratta fra Biasca e questa Stazione è quasi ultimata, attraversa il Ticino con un manufatto di due travate in ferro, di metri 45 ognuna, e si mantiene sulla sponda destra, non molto alta sul fiume, fino in prossimità alla strozzatura della Biaschina.

È in questa località che la strada ha il suo massimo punto di difficoltà e di bellezza; perchè, se è vero che la strozzatura di Dazio si presenta più imponente ed alpestre, le opere ferroviarie più raggruppate e pittorescamente disposte costituiscono alla Biaschina un insieme di grandiosità nella natura e nell'arte, che l'immaginazione più fervida difficilmente potrebbe ideare.

La piattaforma stradale, attraversato di nuovo il Ticino con una travata in ferro di 50 metri di apertura, entra in galleria, appena toccata la sponda sinistra, sotto la strada cantonale; e salendo a chiusa spira nelle viscere della montagna, con continua livelletta del 23 0[00 per uno sviluppo di m. 1547, sbuca all'aperto al di sopra della cantonale, quasi in corrispondenza al punto d'imbocco, più alta sovr'esso di circa 35 metri. Uscita da questa prima elica sotterranea, la linea valica, con un viadotto a 2 travate in ferro, un avvallamento, ed attraversa, con una breve galleria di m. 72, la falda sporgente di roccia, su cui a forte pendìo si è arrampicata la cantonale; indi rientra nel monte, e percorsa in esso una seconda spira sotterranea di 1509 metri di sviluppo, colla medesima ascesa del 23 0[00, esce di galleria più alta di circa 80 metri ancora al disopra del primo imbocco. Da questa bocca, attraversato un vallone con un altro viadotto di 4 luci, continua a mezza costa la falda dirupata, che fiancheggia la strozzatura. È uno spettacolo fantastico, che rende attoniti: sembrano tre vie a tre diverse altezze, che, separate, corrono parallele sulla falda, e l'occhio stenta a comprendere che quelle bocche di galleria che si sovrappongono, i viadotti ed i muri che si innalzano arditi gli uni al di sopra degli altri, sono parti di una medesima via, collegate da tratte nascoste, che si svolgono e ascendono nelle viscere della montagna.

Le due gallerie elicoidali, chiamate *Galleria Travi* la prima, e di *Piano Tondo* l'altra, misuranti, come si disse, oltre 1500 metri di sviluppo ambidue, sono perforate con sistema ordinario agli imbocchi settentrionali, ed agli attacchi Sud con apparecchi meccanici posti in movimento dall'aria compressa. La forza motrice è derivata dal Ticino, e quindi abbondante e sicura; è condotta in tubi di ferro alla motrice che anima i compressori; l'aria compressa, come di consueto, è guidata ad un serbatoio, dal quale si diramano le tubulazioni, che la portano alle avanzate per le perforatrici, per la ventilazione, ed agli opificii di riparazione.

L'apparecchio perforatore, applicato a queste gallerie, è a sistema Fröhlich; il quale, in luogo di un affusto, consiste in una colonna, che si fissa a pressione idraulica centro il cielo dell'avanzata. Ogni colonna porta lo scalpello a lungo manico, che intacca e fora la roccia, e tre colonne agiscono contemporaneamente alla fronte dell'avanzata. Quest'apparecchio, meno potente di quello adottato al Monte Ceneri, dove il limitato spazio di tempo richiede più affrettato lavoro, dà un avanzamento medio giornaliero di circa m. 1.80; e poichè ambedue sono forate per oltre metà della lunghezza, è previsione sicura che saranno compiute entro il 1881.

Oltrepassate le gallerie elicoidali della Biaschina, la via ferrata rimane sulla sinistra del Ticino fino oltre Faido per circa 9 chilometri, collocata e assicurata sulla falda da numerose opere di sostegno e da difese verso il fiume, la maggior parte delle quali, robuste e spesso anche per esuberanza di materiale, sono a secco; e si mantiene su quella sponda fino alla strozzatura di Dazio grande, dove con altre due gallerie ad elica la linea supera la stretta ed il salto precipitoso del fondo della valle.

L'insieme delle opere che costituisce l'attraversamento di questa seconda strozzatura è importante forse ancora più di quello della Biaschina; ma, meno raggruppato, riesce meno imponente, benchè vi aggiunga bellezza l'orrida grandiosità della natura. Attraversato il Ticino fra due brevi gallerie con una travata in ferro di 65 metri di apertura, la ferrovia entra sulla sponda destra nella prima elica sotterranea, detta *Galleria Prato*, ed in essa s'innalza per lo sviluppo di 1556 metri, colla solita ascesa del 23 0[00; uscita di galleria, percorre, parte allo scoperto, parte con altre gallerie, la falda dirupata e rocciosa; indi riattraversa il fiume, e sull'opposta sponda rientra nelle viscere del monte, svolgendosi nell'ultima spira detta *Galleria Freggio*, lunga m. 1557, in ascesa essa pure, come le altre, del 23 0[00.

Mi pare essermi consentito di non fare una dettagliata descrizione di queste gallerie e delle modalità colle quali sono eseguite, perchè nell'andamento e nella esecuzione sono analoghe affatto a quelle della Biaschina; accennerò solo, poichè mi sembra meritevole di speciale menzione, che diligente, accuratissima ci parve la condotta d'acqua al cantiere dei compressori di Dazio, derivata in località conveniente, guidata ad essi con bene eseguita tubulazione.

Come quella di Giornico, le gallerie elicoidali della

stretta di Dazio sono forate da un lato con lavoro a mano, e dall'altro colla forza meccanica; e poichè ambedue sono aperte in avanzata per oltre metà della lunghezza, è prevedibile che esse pure saranno ultimate nell'anno prossimo.

Valicata la stretta di Dazio, la ferrovia ha raggiunto il livello del fondo della valle superiormente al salto della strozzatura, e da quel punto in avanti lo segue con limitata ascesa. Come la valle, dopo la gola, muta d'aspetto, così la ferrovia, che ne segue le accidentalità e la fisonomia, ritorna facile e piana; e sulla sponda destra, alla quale passa poco dopo la galleria Freggio, giunge presso Airolo, percorrendo con facile svolgimento di tracciato e di pendenze quella parte ampia e ridente di valle. In prossimità ad Airolo, attraversa per l'ultima volta il Ticino, che volge ad occidente; e percorrendo l'estesa plaga pianeggiante che, quale incontro di due valli, si estende al piede della catena del S. Gottardo, va a raggiungere, poco dopo l'abitato e la Stazione di Airolo, la falda verdeggiante di quella catena, nella quale, modesta, ma imponente, si apre la Galleria del Gottardo.

La visita degli importanti lavori, compiuta colla sommaria rapidità con cui li ho descritti, non mi ha consentito di raccogliere ragguagli più dettagliati, quali possono fornirne le svariate ed importanti opere che li costituiscono. Ma quella visita fu sufficiente per destare nei miei colleghi di professione e di viaggio il sentimento più vivo d'ammirazione per la grandiosità dei concetti e la diligenza della esecuzione; ed a questo sentimento s'aggiunse quello della soddisfazione, perchè in quei lavori ha parte non lieve (come ho già accennato) l'opera di merito e di braccia italiane.

Mentre il tronco Pino-Cadenazzo, lungo metri 16,700, è ripartito in 2 lotti dati a due Imprese, quello del Monte Ceneri, che misura m. 25,950 diviso in tre lotti, ed il terzo Biasca-Airolo, di metri 45,840 ripartito in 8 lotti, sono affidati ognuno ad una sola Impresa: costruisce quello del Ceneri l'Impresa Comboni e Feltrinelli, e quello di Biasca la Società Marsaglia.

A queste Imprese, che i costruttori ed i tecnici ferroviarii italiani già conoscono per i lavori importanti da esse eseguiti, è dovuta una parola di encomio, perchè rappresentano onorevolmente il lavoro italiano intelligente ed onesto. L'impianto, lo sviluppo e la condotta delle opere loro affidate ci parvero, nella rapida corsa, meritevoli di sincera lode.

Un'altra considerazione, forse non trascurabile, ci suggerì anche questa visita, e ne faccio cenno, prima di por fine a questa rapida corsa per la valle Levantina; perocchè nelle condizioni di febbrile attività che stanno per verificarsi in Italia pei lavori ferroviarii sanciti, l'esperienza dei fatti d'altri paesi può essere utile consigliera.

Nel gruppo di linee percorse, sono in applicazione, per varie circostanze, due sistemi d'appalto, molto diversi fra loro: nel tronco Pino-Cadenazzo, quello degli appalti di limitata entità; negli altri due, quello di ragguardevoli appalti di lunghe e costose tratte; — ed il confronto fra lo sviluppo e l'impianto del lavoro nell'uno e nell'altro caso sembrò indicare una notevole differenza fra i due sistemi, una manifesta superiorità di risultato del secondo sul primo.

Non mi è permesso di fare troppo sicure e particolareggiate deduzioni, perchè molteplici cause accidentali e speciali possono aver ragione su questa differenza di risultati, e non ho agio di rintracciarle; ci parve però di avere la conferma della persuasione che l'affidamento di un importante lavoro, che richiede per necessità in chi l'assume la disponibilità d'ingenti capitali, permetta l'impiego di mezzi più potenti ed efficaci, ed assicuri, colla possibilità di una larga organizzazione, più rapidi e maggiori risultati.

A questi vantaggi si può obbiettare che tale sistema attenua, se non distrugge, la concorrenza, crea un monopolio, e finisce ad assottigliare il guadagno del piccolo costruttore e dell'operaio. Ma non è meno vero che negli appalti di piccoli importi, vi è la concorrenza dei costruttori di occasione, vi sono maggiori, e sprecate, perchè ripetute, gran parte delle spese d'impianto; e tutto ciò riversa sulla mercede dell'operaio l'accettata ristrettezza dei lucri. Ad ogni modo, se il sistema degli appalti di ragguardevole entità può non essere preferibile in massima, esso è sembrato opportuno e vantaggioso là dove l'urgenza di affrettato compimento si verifica. associata alla necessità di avere pel tempo stabilito sicuri e completi risultati.

Faccio cenno di queste riflessioni, certo non nuove, ma apprezzabili, perchè suggerite da fatti, e perchè potrebbero forse parere meritevoli di considerazione nelle modalità di esecuzione della parte della linea d'accesso alla Galleria del Gottardo cadente sul nostro territorio, che fu testè progettata ed intrapresa; mentre la condizione di affrettato lavoro è ben probabile abbia a verificarsi per questa linea, cui gli obblighi internazionali, le prescrizioni di legge, gl'interessi e la dignità nazionali impongono di avere compita contemporaneamente alla linea principale del Gottardo.

Esponendo questi pochi ragguagli sui lavori delle linee svizzere, ho ritenuto non inutile di rilevare dal loro andamento questa considerazione, persuaso che di essa, come di tutte quelle che possono giovare a superare le difficoltà di opera e di tempo che si preparano al lavoro italiano, terrà tutto il conto chi ne ha la missione; — e sarà cómpito ben gradito al *Monitore*, se fra qualche mese potrà contrapporre ai cenni oggi esposti sulle linee svizzere, un'altra rivista, quella dei lavori bene sviluppati ed in corso per la via d'accesso al Gottardo sul territorio italiano.

Ing. F. N.

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 *giugno* 1880.

(*Continuazione — Vedi n.* 36).

V. — *Costruzione della linea.*

Al principio dell'anno, il personale si componeva di 43 funzionarii stabili e 31 impiegati assunti provvisoriamente pei lavori preliminari, cioè in totale 74 funzionarii ed impiegati. Il personale impiegato provvisoriamente è stato poi aumentato secondo i bisogni nel corso dei primi quattro mesi, in guisa che al 30 aprile si trovavano in servizio 103 funzionarii ed impiegati.

Al principio del mese di maggio, ebbe luogo la *riorganizzazione del servizio tecnico,* nonchè la nomina del personale tecnico per la durata del periodo di costruzione.

La direzione e sorveglianza dei lavori sulle linee di accesso del versante nord furono affidate a due Sezioni, l'una sedente a Brunnen pel tronco Immensee-Fluelen, l'altra a Wasen pel tronco Fluelen-Göschenen. Sul versante sud vennero pure create due Sezioni: l'una a Faido pel tronco Airolo-Luvorgo, e l'altra a Bellinzona per le linee Luvorgo-Biasca e Cadenazzo-Pino.

Inoltre trovansi a Göschenen e ad Airolo due Sezioni speciali per la direzione e sorveglianza dei lavori del gran tunnel.

Lo stato del *personale* comprendeva dunque, secondo la nuova organizzazione:

	Ufficio centrale	Tunnel del Gottardo	Sezioni	Totale
Ingegneri	15	8	59	82
Geometri	1	—	5	6
Disegnatori . . .	4	—	—	4
Scritturali . . .	9	2	4	15
Sorveglianti . . .	—	7	2	9
Aiuti-misuratori . .	—	6	—	6
Garzoni d'Ufficio . .	3	2	2	7
Totale	32	25	72	129

Queste nomine non erano però ancora complete; perocchè per alcuni lotti, sui quali i lavori non dovevano cominciare immediatamente, il personale non era stato interamente assunto, e la nomina dei sorveglianti, aiuti-misuratori e garzoni d'Ufficio era stata lasciata alla Direzione tecnica. Ne risultò, nel corso dell'anno, un aumento del personale tecnico proporzionale all'estensione dei lavori.

Al principio di giugno, per la ripresa dei lavori sulla linea Giubiasco-Lugano, venne istituita una Sezione composta di 9 ingegneri, geometri e disegnatori, e di uno scritturale. Dopo l'approvazione della giustificazione finanziaria per questa linea, fu creata una Sezione detta del Monte-Ceneri, con sede a Bellinzona, il cui personale fu portato a 14 ingegneri, 2 geometri, 1 sorvegliante, 1 disegnatore, 1 scritturale ed 1 garzone d'Ufficio, in totale 20 impiegati.

Laonde, alla fine dell'anno, il personale di servizio sulla linea principale Immensee-Pino e sul tronco Giubiasco-Lugano si componeva di: 106 ingegneri, 10 geometri, 12 disegnatori, 19 scritturali, 30 sorveglianti, 29 aiuti-misuratori, 11 garzoni d'Ufficio, in totale 215 impiegati. —

Passando ai *lavori tecnici preliminari*, dobbiamo anzitutto accennare la fissazione *dei piani di costruzione* per la rete *ridotta* della ferrovia del Gottardo.

Il segnalamento delle parti difficili della linea di montagna, cominciato già nell'anno precedente, fu mano a mano esteso alle parti intermedie più facili, come ai tronchi di pianura Brunnen Erstfeld e Cadenazzo-Pino, e si raccolsero così i materiali indispensabili alla elaborazione dei piani definitivi di costruzione. Si cercò in appresso di terminare i piani di situazione ed i profili trasversali, in vista della loro pubblicazione nei varii Comuni voluta dalle prescrizioni; come pure i piani dettagliati più necessarii per la esecuzione dei lavori.

Nel corso dell'anno, fu approvato un progetto di numerose modificazioni. Accenneremo qui, secondo la loro importanza, quelle ch'ebbero influenza sulla configurazione del tracciato: uno spostamento della linea inferiore presso Wasen, che ebbe per conseguenza la soppressione della galleria che serviva di sfogo alle valanghe dell'Entschigthal, e la sostituzione di questa galleria con altri lavori di difesa; l'abbassamento del livello della linea sul tronco Schächenbach-Erstfeld. Queste due modificazioni hanno permesso di realizzare notevoli economie.

Siccome potevasi presumere che il progetto generale presentato l'anno prima pel tronco Immensee-Brunnen sarebbe approvato, così il progetto dettagliato venne cominciato nel mese di febbraio; ed in agosto giunse a tal punto di avanzamento, che si potè fare luogo all'aggiudicazione di questo tronco.

In generale, si pervenne durante l'anno ad effettuare la pubblicazione dei piani in tutti i Comuni, ed a terminare bastanti piani di dettaglio perchè la esecuzione dei lavori non incontrasse ostacoli da questo punto di vista. Alla fine dell'anno, tutte le questioni, ch'erano sorte in gran numero circa l'impianto delle Stazioni, avevano ricevuto uno scioglimento soddisfacente, ad eccezione di quella relativa alla Stazione di Svitto, della quale il Consiglio federale fissò poi la collocazione nel senso della nostra proposta.

Nell'intervallo, la *perizia* venne sottoposta ad una nuova *revisione*, basata sullo stato dei lavori preliminari al principio dell'anno. Questa perizia, che formava la base dell'approvazione della giustificazione finanziaria, calcolava in fr. 222,479,000 il capitale necessario per la costruzione propriamente detta. Se da questa somma si deduce l'eccedente probabile dei prodotti dell'esercizio sulle spese per le linee ticinesi di pianura, nell'importo di fr. 500,000, la perizia, confrontata con quella di fr. 227,000,000 adottata dalla Conferenza internazionale, rimane inferiore di . . . . Fr. 5,021,000

E la perizia stessa portando per l'imprevisto » 6,402,705

si ha per le eventualità della costruzione una riserva di . . . . Fr. 11,423,705

Allorchè nella primavera si apriva uno spiraglio a favore della costruzione della linea del Monte-Ceneri, i lavori preliminari di questa linea, ch'erano stati interrotti nel 1877, furono senz'altro ripresi nel mese di maggio; e furono spinti così rapidameete, che in settembre si potè procedere agli appalti, e nel corso dell'anno tutti i piani poterono essere pubblicati nei Comuni.

Il progetto non subì che una sola modificazione di qualche importanza sulla linea avanti Lugano: questa modificazione ebbe per effetto di ridurre la lunghezza della galleria di Massagno da circa m. 1200 a circa 800. Nella perizia che servì di base all'approvazione della giustificazione finanziaria, la somma necessaria all'esecuzione della linea del Monte-Ceneri è calcolata in fr. 10,847,500, compresi fr. 874,780 per imprevisto.

Le *norme* fissate l'anno precedente, senza subire cambiamenti, servirono di base alla esecuzione dei lavori. Alcune modificazioni poco essenziali furono introdotte nelle norme di costruzione pei fabbricati ed a quelle pei binarii: cioè, per quanto riguarda questi ultimi, si ridusse il peso del profilo delle guide da chilog. 38.6 a 36.6 il metro corrente. —

Veniamo ora alla *esecuzione dei lavori*.

Siccome dal punto di vista delle *espropriazioni*, per tutte le linee da costruire, compresa quella del Ceneri, dovevasi prevedere l'acquisto di circa 8000 parcelle di terreni, ed era supponibile che, dopo l'approvazione della giustificazione della nostra Società, si potesse entrare immediatamente, od entro breve termine, in possesso di un gran numero di tali parcelle; così i 5 commissarii di sezione posti sotto gli ordini del nostro Ufficio di espropriazione, furono già nominati in gennaio, cioè 3 per le linee attraversanti i Cantoni di Svitto e d'Uri, e 2 per la Levantina. A questi ultimi vennero aggiunti, nel 3° trimestre, due sotto-commissarii per le linee di Pino e del Ceneri. Alla fine di novembre, i Commissariati delle sezioni pel Cantone di Uri poterono essere soppressi.

A partire dal mese di gennaio sino all'ottobre inclusive, il deposito dei piani continuò senza interruzione nei 57 Comuni traversati dalle rete ridotta della ferrovia del Gottardo e dalla linea del Monte-Ceneri.

La Commissione di stima pel Cantone di Svitto fece una campagna, quella di Uri 4, quella per la Levantina 2, e quella per le linee di Pino e del Ceneri una (sulla linea di Pino); le Commissioni d'inchiesta del Tribunale federale fecero una campagna nel Cantone di Svitto e 2 in quello di Uri.

Basandosi su 679 contratti di vendita e 69 giudizii delle Commissioni federali di stima divenuti esecutorii, nonchè su 10 proposte delle Commissioni d'inchiesta del Tribunale federale accettate dalle due parti, vennero durante l'esercizio 1879 acquistati per la linea Immensee-Pino 1,906,087.55 m. q. di terreni d'ogni sorte, cioè 186,776 nel Cantone di Svitto, 1,078,948 nel Cantone di Uri, e 640,364.55 nel Cantone del

Ticino (3910.40 per le linee ticinesi di pianura): il tutto per una somma di fr. 1,463,327.33. In questa somma sono comprese le indennità pagate per danni di qualunque genere, per fabbricati, per demolizione di questi e schianto d'alberi, ecc.; per lo contrario ne fu diffalcato il prodotto della rivendita di fabbricati acquistati, ecc.

Per la linea del Ceneri, basandosi su 113 contratti di vendita, si acquistarono 108,681 m. q. pel prezzo di fr. 39,688.15, comprese le indennità per danni, schianto d'alberi, ecc. —

Uno dei còmpiti più importanti era poi la *messa al concorso e l'aggiudicazione dei lavori* di movimenti di terra, ponti di ferro, traversine e guide, la cui urgenza si faceva tanto più sentire, in quanto che da un lato la sufficienza delle somme previste nella perizia, nonchè il collocamento delle Obbligazioni di II rango dovevano essere giustificati; e dall'altro lato, bisognava assicurare il compimento della linea per la metà del 1882. L'aggiudicazione immediata dei ponti in ferro e delle guide si raccomandava anche pel fatto, che nella prima metà dell'esercizio il prezzo dei ferri era straordinariamente basso.

Al momento dell'aggiudicazione di questi lavori e di queste forniture, si è partiti dall'idea ch'essi dovessero essere aggiudicati a grandi Imprese, le quali possedessero mezzi finanziarii sufficienti; ed inoltre che bisognava tener conto, per la preferenza, delle offerte di Stabilimenti sperimentati, appartenenti agli Stati sovvenzionanti.

Coll'aggiudicazione di codesti lavori e forniture si ottenne per la linea principale Immensee-Pino una economia di franchi 5,255,700, e di fr. 1,687,500 per la linea del Monte-Ceneri.

Allorchè nella primavera si potè sperare che la riorganizzazione finanziaria della Ferrovia del Gottardo riescirebbe ad un risultato favorevole, e prevedere in modo certo l'approvazione della giustificazione finanziaria, le Imprese dei tronchi Brunnen-Fluelen, Fluelen-Göschenen ed Airolo-Biasca furono, alla metà di maggio, avvertite di dover *attaccare i lavori in generale.*

(Continua).

Il nostro ordinario corrispondente di Roma ci fa sapere che da qualche giorno trovasi ammalato, per cui restiamo privi per questa settimana della sua solita lettera.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nei primi giorni del prossimo ottobre si raduneranno in Torino i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane, allo scopo di avvisare ai provvedimenti generali da adottarsi, tanto nell'interesse del pubblico, che delle Ferrovie, per l'instradamento delle merci nei casi d'interruzione dei trasporti per forza maggiore. È questo un argomento della massima importanza, interessando assai che in simili emergenze si abbiano norme precise, affinchè le spedizioni possano aver corso nel miglior modo, col minor possibile aggravio del Commercio, e, nello stesso tempo, senza contestazioni colle Amministrazioni ferroviarie.

✂

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia fu trasmesso all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto per la Stazione internazionale di Chiasso.

✂

Dall'on. Genala, segretario della Commissione d'inchiesta, ci viene comunicato quanto segue:

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane ha pressochè condotto a termine il lavoro affidatole, non rimanendo a risolvere che alcune poche questioni, d'importanza relativamente secondaria, allorquando essa dovrà radunarsi per approvare la relazione da presentarsi al Parlamento.

La Commissione, venuta tutta d'accordo che, rispetto alle tariffe ferroviarie, dovesse mantenersi al Governo quella ingerenza che valga a tutelare gl' interessi commerciali della nazione, potè con minore difficoltà dedicarsi allo studio dei varii sistemi d'esercizio ferroviario, tenendo conto, sia delle condizioni economiche e militari del nostro paese, sia di alcune condizioni politiche e morali. Per questa via essa giunse d'accordo a stabilire, da un lato i limiti della ingerenza governativa negli altri servizii, dall'altro la parte che nei medesimi deve spettare all' industria privata.

Furono nominati relatori: l'onorevole senatore Brioschi presidente, e l'onorevole deputato Genala segretario.

La relazione sarà presentata al Governo ed al Parlamento sul finire del corrente anno.

✂

Appena il Ministro dei lavori pubblici ebbe notizia del disastro avvenuto nel giorno 19 corrente, per deviamento del treno-*tramway* lungo la salita del ponte sul torrente Guà presso Arzignano, diede tosto gli ordini opportuni affinchè fosse proceduto ad una severa inchiesta, mercè la quale venire in chiaro delle cause che hanno dato luogo al triste fatto, pel quale si ebbe a lamentare la morte del macchinista e quella di un ragazzo di 8 anni, nonchè varie ferite e contusioni a danno di quattro viaggiatori.

La Commissione governativa, che ha proceduto all' inchiesta ordinata dal Ministro, era composta degli ingegneri del R. Commissariato dell'esercizio per le ferrovie dell'Alta Italia, sig. Maironi, Balzaretti e Bianchini; e la medesima, dopo accurata visita locale e dopo sentiti parecchi testimonii, ha potuto accertarsi che la causa del grave disastro è affatto indipendente dalla solidità della linea e dalle condizioni di regolarità e buono stato dei materiale mobile di trazione; ma è da ascriversi quasi esclusivamente alla troppa velocità della macchina, la quale trainava il convoglio in modo da mettere in serio allarme tutti i viaggiatori ancora prima che il disastro accadesse.

Tuttavia la suddetta Commissione non ha esclusa la

possibilità che abbia concorso al deviamento del treno qualche sasso intromesso da malevoli, o caduto per caso fra le rotaie.

L'ingegnere-capo del Genio civile di Sondrio ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del tronco Trivio-Campo, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, classificata in 2ª categoria. La lunghezza del detto tronco è di metri 8160, e l'importo totale del medesimo è preventivato in L. 1,250,000. Però i lavori da appaltare importano sole L. 942,000, in quantochè le rimanenti L. 308,000 dovranno essere impiegate in lavori e provviste da eseguirsi direttamente dall'Amministrazione governativa, cioè espropriazioni, materiale d'armamento, travate metalliche, ecc.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 23 corrente, ha prorogato a tutto il mese di ottobre prossimo il permesso di assenza all'ispettore comm. Martorelli ed all'ing. Malvotti, affinchè possano dare compimento all'incarico avuto dal Governo di riordinare il servizio sulla ferrovia Tunisi-Goletta, per conto della Società Rubattino.

Il Consiglio di amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvati con modificazioni gli schemi di nuove Convenzioni, tariffe e regolamenti pei trasporti militari, ed ha invitata la Direzione dell'esercizio a concretare le modificazioni stesse per sottoporle all'accettazione del Ministero della guerra. Ha autorizzata intanto l'applicazione delle nuove Convenzioni per quanto riguarda i trasporti in servizio cumulativo delle famiglie dei militari.

Siccome la Società delle ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo ha disposto che nella imminente stagione invernale siano ripristinati i due treni celerissimi n. 5 e 10 sulla linea Ventimiglia-Marsiglia, così il Consiglio d'amministrazione per le ferrovie dell'Alta Italia è venuto nella determinazione di variare l'orario dei treni 27 e 28 della linea Genova-Ventimiglia, ritornando a quello in vigore prima dell'attuale, a fine di mettere in coincidenza diretta i nostri due treni suindicati coi due celerissimi della Parigi-Lione-Mediterraneo.

La Direzione dell'esercizio per le Strade ferrate dell'Alta Italia ha dato avviso alle Stazioni della proprta rete che, per disposizione delle Strade ferrate Parigi-Lione-Mediterraneo, le Stazioni di *St. Jean de Valèrisch* e di *Le Martinet* (appartenenti alla nuova linea recentemente aperta all'esercizio da *St. Julien-de Cassagnas* a *Le-Martinet*) furono ammesse, col 25 del corrente mese, all'applicazione della tariffa speciale comune P. V. N. 460, pei trasporti di *antracite*, *carbon fossile*, *coke* e *mattonelle di carbon fossile*, coi seguenti prezzi per tonnellata:

Da *St.-Jean de Valèrisch* e da *Le-Martinet:*
A *Modane* (Stazione) . . . . L. 11.80
A *Ventimiglia* (transito) . . . . » 13.40

A partire dal 1°. del prossimo ottobre, i trasporti a piccola velocità d'uva fresca, in servizio italo-germanico, via Peri, in partite di almeno 500 chilogr. per vagone, e purchè non diretti a Stazioni delle ferrovie Boeme, saranno tassati, sulle ferrovie dell'Alta Italia in base ai prezzi della nuova tariffa italo-germanica. La predetta disposizione vale anche per le frutta fresche.

Dal Ministero dei lavori pubblici e da quello di agricoltura industria e commercio è stata approvata la nuova tariffa, proposta d'accordo fra le tre principali Amministrazioni ferroviarie, pel trasporto dei lavori in getto (figure ed ornati) di terra cotta, di gesso e di cemento. In base alla nuova tariffa, i trasporti predetti sono classificati e pagano la tassa di 3ª classe.

I Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio hanno approvato le nuove tariffe speciali n. 21 e locale n. 4, da sostituire a quelle attualmente in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia per il trasporto dei legnami. L'attuazione delle nuove tariffe è fissata pel 1° ottobre prossimo, tanto in servizio interno, quanto in servizio italo-germanico.

Sulla istanza della Deputazione provinciale di Siena, la Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Romane (consenziente il Ministero dei lavori pubblici) ha modificato l'orario in vigore sulle linee Siena-Asciano-Grosseto ed Empoli-Siena-Chiusi. Tali modificazioni avranno attuazione a partire dal 1° del prossimo ottobre.

A cura della Società delle Strade ferrate Romane, venne trasmessa al Ministero dei lavori pubblici la Memoria riassuntiva delle tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane intorno al progetto della Convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 25 settembre corrente.

Il Consiglio ha approvato i progetti concernenti:

L'impianto della Stazione di Santa Ninfa-Salemi e della fermata di Gibellina nella ferrovia Palermo-Trapani;

L'impianto di una nuova Stazione tra quelle di Monza e di Desio, nella ferrovia Milano-Camerlata;

L'ampliamento e riordinamento del servizio merci a piccola velocità nella Stazione ferroviaria di Modena;

L'esecuzione di alcune opere di difesa contro il mare, al rilevato presso il Pantano Saline, al chilom. 24 della ferrovia da Reggio a Taranto;

La costruzione del tronco dalla Barca dei Monaci alla Gabella, nella strada provinciale di 2ª serie da Barca dei Monaci a Raddusa, in provincia di Catania.

Ha del pari approvato due progetti di appalto: uno per la travarsata dell'Appennino nella direzione Carrito-Coccello, della ferrovia Roma-Sulmona (escluso il ferro per l'armamento della via); e l'altro per la costruzione di un tronco dal chilometro 24 al 29 della ferrovia Viterbo-Attigliano (escluso il ferro per l'armamento ed il materiale fisso);

E finalmente tre progetti per costruzione di altrettanti ponti in ferro sui fiumi Caldo e Freddo nel 3° e 4° tronco della ferrovia Palermo-Trapani; ed alcuni tipi di fabbricati-viaggiatori per Stazioni di 4ª classe e per fermate lungo le linee ferroviarie Benevento-Campobasso ed Aquila-Rieti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Corso ferroviario militare. — L'*Esercito* annuncia che il Ministero ha disposto che col 15 del prossimo novembre sia attuato, sotto la direzione del Comando del Corpo di Stato-maggiore, un Corso ferroviario di Stazione, al quale saranno comandati alcuni capitani addetti a Comandi superiori di distretti, alcuni aiutanti-maggiori in secondo di reggimenti e di distretti, ed anche alcuni ufficiali subalterni della milizia mobile.

Congresso internazionale di Salvataggio — Questo Congresso, già da noi annunciato, inauguravasi giovedì scorso in Firenze; e dopo eletto a presidente effettivo il prof. cav. Simi, si procedette alla nomina delle Commissioni per lo studio dei varii quesiti proposti.

Sabato era all'ordine del giorno il primo quesito sui *Disastri ferroviarii*, così concepito: « Quali sono i disastri ferroviarii più comuni, quali sono le cause che li producono, quali i provvedimenti più necessarii per evitarli ».

Il sig. dott. Vitali, relatore della Commissione, diede lettura della relazione; nella quale, dopo aver preso ad esame ed enumerati gli studii già fatti da altri Congressi sulla questione, ed aver constatato che causa di molti disastri ferroviarii è il *daltonismo*, espose le sue conclusioni in numero di sette.

All'animata discussione di queste conclusioni, e spec[illegible]lmente al n. 2, presero parte i signori Simi, De La [illegible]de, Pardo, Silvestre, Ricchi, Riva, Podestà, il relatore [illegible] altri Ammessa qualche leggera modificazione, le con[illegible]sioni furono così formulate:

« 1°. Tutti gli agenti ferroviarii, marinaj ed altri desti[illegible]ti a far uso di segnali colorati saranno sottoposti all'e[illegible]ame delle percezioni dei colori e dell'acutezza visiva, ed il risultato sarà constatato in speciali rapporti.

« 2°. Quest'esame verrà ripetuto sugli stessi agenti ferroviarii, marinari, ecc. in seguito di febbri tifoidee, malattie cerebrali, ferite, contusioni alla testa, commozioni gravi.

« 3°. Che quest'esame sarà rinnovato il più freqnentemente possibile.

« 4°. Che gli impiegati dediti al tabacco ed ai liquori alcoolici siano frequentemente sperimentati nelle percezioni dei colori, essendo provato che l'abuso dei liquori, vino e tabacco porta facilmente all'acromatopofia acquisita.

« 5°. La sordità progressiva, osservata in alcune classi d'impiegati di ferrovia, sordità constatata da numerosi rapporti medici e dovuta a cause fisiche inerenti al loro genere di lavoro, potendo essere in certi dati casi la causa di accidenti gravi, il Congresso crede dover richiamare l'attenzione delle Compagnie ferroviarie su questo fatto.

« 6°. Se il reclutamento dei marinaj delle linee di navigazione a vapore e degli impiegati delle ferrovie si fa generalmente fra gli antichi marinaj o soldati dello Stato, muniti di certificati di buona condotta, egli è pur vero (come risulta da inchieste fatte in seguito d'accidenti gravi) che le responsabilità incorse pesano in gravi proporzioni sull'elemento reclutato nella classe civile; perciò il Congresso crede necessario di richiamare l'attenzione delle Compagnie sopra la convenienza di arruolare il loro personale pressochè esclusivamente fra gli antichi marinaj e soldati dello Stato, i quali offrono speciali garanzie di moralità e disciplina.

« 7°. Il Congresso fa voti, dietro proposta Ricchi, affinchè s'introduca nelle Scuole elementari anche l'insegnamento della nomenclatura dei colori, insieme alla nomenclatura degli oggetti, che ora s'insegna ».

— Nella seduta di lunedì venne pure approvata la relazione dell'ing. ispettore delle Ferrovie Meridionali, signor Riva, sopra il suddetto quesito.

Disposizioni pei tramways. — Leggesi nella *Nazione*:

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello di grazia e giustizia, ha determinato, con circolare del 21 corr., che tutti gli agenti addetti all'esercizio dei *tramways*, sia a trazione meccanica, sia a cavalli, prestino giuramento nelle forme stabilite dalla legge, davanti al R. Pretore competente, affinchè i verbali compilati da essi sulle contravvenzioni ai regolamenti ed alle disposizioni delle Autorità, abbiano i requisiti voluti dall'art. 340 del Codice di procedura penale, e possano quindi fare piena prova delle contravvenzioni medesime.

In tal guisa crede il Ministero che si ovvierà agli inconvenienti ed agli abusi, che non di rado si verificano contro la sicurezza dell'esercizio dei *tramways*.

La massima adottata viene dichiarata conseguenza anche dei principii di tutela pubblica, sanzionati coll'art. 6 della legge di pubblica sicurezza, art. 377 della legge sui lavori pubblici, art. 72 del regolamento di polizia stradale approvato con R. Decreto 15 novembre 1868, art. 3 del regolamento sull'esercizio delle strade ferrate approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873.

In conseguenza di ciò, anche ai *tramways* si ritengono applicabili le disposizioni degli articoli 314, 315 e 316 della legge sui lavori pubblici per l'accertamento delle contravvenzioni.

Tariffe con virtù di legge. — La Cassazione di Napoli ha sentenziato che le tariffe ferroviarie, approvate con decreto ministeriale, hanno virtù di legge fra i cittadini e l'Amministrazione ferroviaria.

Tariffe italo-germaniche. — Il Ministro di agricoltura industria e commercio ha approvate le nuove tariffe dei prezzi e le relative condizioni di applicazione per i trasporti in ferrovia, a grande e piccola velocità in servizio italo-germanico, linea Brennero, giusta gli accordi presi nelle conferenze di Firenze fra i delegati delle ferrovie estere e quelli delle ferrovie italiane.

Queste nuove tariffe andranno in vigore col 1° ottobre.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato i seguenti Avvisi:

A scanso di spiacevoli contestazioni, e per evitare l'ingombro di bagagli a mano nelle carrozze, tanto lamentato dai viaggiatori, si rammenta al pubblico quanto prescrive l'art. 25 del vigente regolamento-tariffe, le cui disposizioni si riportano ad opportuna norma qui appresso:

« *Art.* 25. È permesso ai viaggiatori di portar seco in carrozza, senza pagamento di tasse, ma sotto la propria cura e responsabilità, un bagaglio del peso non eccedente i venti chilogrammi, purchè questo non superi il volume di m. 0,50 × m. 0,25 × m. 0,30, sicchè possa collocarsi senza incomodo degli altri viaggiatori, sotto i sedili o sulle reti delle carrozze, e non contenga oggetti che tramandino odori da recar noia agli altri viaggiatori ».

D'ora innanzi pertanto non sarà assolutamente permesso di portare nelle vetture bagagli eccedenti il peso e le dimensioni prescritte, e saranno escluse dalle vetture di 1ª classe le cassette di legno a spigoli vivi, di qualunque

dimensione esse siano, massimamente se rivestiti di lamine metalliche, stante i guasti che ne derivano alle vetture stesse.

— Si previene il pubblico che, per decisione delle Strade ferrate francesi interessate, nella tariffa comune num. 401, piccola velocità, è stata tolta la disposizione in forza della quale, in via affatto eccezionale, ai trasporti delle sopraindicate merci (*burro*, *formaggi freschi*, *latte condensato ed uova*) a vagone completo di almeno 5000 chilogrammi, era accordata la tassazione in classe B, per la percorrenza francese da Modane-Stazione ai porti di mare o punti di frontiera ammessi alla suddetta tariffa.

A datare pertanto dalli 25 del corrente mese, ai trasporti stessi, ancorchè effettuati a vagone completo di 5 tonnellate, saranno applicate, anche per la percorrenza francese, le tasse rispettivamente stabilite in classe A per le merci non nominate.

— In coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, si previene il pubblico che, a cominciare dalli 15 del corrente mese, dalle Stazioni di questa rete non si accetteranno più pel trasporto le ceste contenenti cappelli, se non saranno rivestite di tela greggia, bene unita ed assicurata agli orli di esse.

Ferrovie Romane. — Leggesi nella *Nazione* del 22: Il Governo ha approvato i nuovi organici degli impiegati delle Ferrovie Romane.

È noto che la Società delle Ferrovie Romane, per le diverse vicende alle quali è andata soggetta, non aveva potuto mantenere una pianta organica regolare pei suoi impiegati; dimodochè quelli delle ultime classi rimanevano tali per molti anni, appunto perchè il numero degli impiegati nelle classi superiori era troppo ristretto.

Si è studiato di sopprimere alcune delle ultime classi e aumentare il numero di posti superiori in rapporto tale da dar agio alle classi infime di potersi far largo.

Di commessi di 4ª a lire 80 e 90 mensili, di Capi-stazione di 5ª a lire 83 e 33, di giornalieri e avventizii il numero era straordinario, come quello dei commessi di 3ª classe a lire 100 mensili. Non potendosi, come nelle altre Amministrazioni, sopprimere addirittura la 3ª classe, che ha lo stipendio di lire 1,200, perchè i posti erano innumerevoli, se ne è diminuito il numero. Si è accresciuto invece quello dei commessi di 2ª e di 1ª classe, e dei commessi principali a lire 1,500, 1,800 e 2,100 annue, sopprimendo i posti a lire 80, 90 e 83. 33 mensili, e togliendo da una posizione equivoca ed imbarazzante tanti giornalieri.

L'egregio Direttore delle Ferrovie Romane ha mostrato, facendo approvare tali organici, quanto gli stia a cuore la sorte degli impiegati di quella Amministrazione.

Ferrovia Roma-Viterbo. — L'assemblea generale dei proprietarii e rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Roma-Viterbo è convocata in Ronciglione per oggi 29, alle ore 9 antimeridiane, nella sala comunale.

La Commissione eletta nell'adunanza dello scorso anno renderà conto del suo operato, esporrà lo stato attuale della questione, e presenterà la formola per la costituzione del Consorzio, della quale fu già data partecipazione ai Comuni nelle riunioni parziali, tenute nell'agosto dai singoli commissarii.

Tramway Roma-Tivoli. — Il Prefetto di Roma, con decreto del 25 corrente, ha vietato il transito, durante la notte, dei treni del *tramway* Roma-Tivoli. Questo provvedimento fu preso in seguito alle frequenti disgrazie che avvengono su quella linea.

Quel decreto determina:

1. Tutti i treni di qualunque specie, che si eseguiranno sul *tramway* Roma-Tivoli, dovranno essere descritti in apposito orario, che sarà denunziato alla Prefettura almeno otto giorni prima di quello in cui andrà in esecuzione, e che potrà essere convenientemente modificato.

2. Non si ritengono soggetti a questa disposizione:

a) I treni speciali fatti in servizio dell'Autorità;

b) Quelli richiesti onde portar soccorso ad un treno rimasto fermo sulla via per avvenuto guasto di materiale mobile, o per danni arrecati alla linea da forza maggiore;

c) I treni *bis*, che occorre eseguire per soddisfare ad una straordinaria ed improvvisa affluenza di viaggiatori.

Tutti i treni descritti in questo articolo dovranno, per altro, essere notificati immediatamente all'Ufficio del Commissario tecnico incaricato della sorveglianza.

3. La Società potrà inserire nell'orario un numero di treni *facoltativi* pel trasporto di materiali o merci, dei quali essa si potrà servire per soddisfare le esigenze del servizio del traffico e del mantenimento.

4. Gli orarii divenuti definitivi dovranno essere affissi al pubblico, comprendendo anche la indicazione dei treni facoltativi.

5. La circolazione dei treni sulla linea Roma-Tivoli potrà d'ora innanzi aver principio soltanto dall'alba fino a due ore dopo il tramonto del sole, fatta eccezione pei soli treni contemplati negli alinea *a) b)* dell'art. 2°. Verificandosi la necessità di qualche treno della natura sopra indicata nelle ore notturne, sarà garantita la sicurezza del transito mediante appositi fanali negli incrociamenti delle vie che menano sulla Tiburtina.

6. Ogni altro treno nelle ore notturne è assolutamente vietato.

7 Il Commissario tecnico delle Ferrovie Romane, il sindaco di Tivoli, ed i funzionarii ed agenti della forza pubblica sono incaricati della esecuzione del presente provvedimento ».

Tramway Vicenza-Valdagno. — Col 25 corr. fu riattivato il servizio sulla linea Vicenza-Valdagno.

Per la linea di Arzignano, l'avviso pubblicato dalla Direzione della Società dice che si attendono ordini superiori. (V. le nostre *Informazioni part.*)

Ferrovie consorziali venete. — Il 23 corr. radunavasi in Treviso l'assemblea consorziale ferroviaria, la quale votò unanime la seguente deliberazione:

« Preso atto delle comunicazioni del Comitato concernenti il riscatto e la definizione del riparto degli utili, dà incarico allo stesso di dirigere alle tre Provincie una relazione sullo stato attuale di queste o di altre principali vertenze ».

Tramways di Milano. — Nella seduta del 23 corr. al Consiglio comunale di Milano, l'assessore Cusani lesse la relazione sulla proposta per la concessione dell'impianto e dell'esercizio di alcune linee di *tramways* a cavalli nell'interno del Comune; dalla quale relazione risulta che la Giunta domandava al Consiglio l'assenso per concedere l'impianto delle dette linee alla Banca Svizzera italiana, unitamente al sig. E. Obleght, che, come è noto, si sono uniti alla Società anonima degli Omnibus.

Dopo viva discussione, la proposta della Giunta venne approvata con 32 voti favorevoli e 13 contrarii.

Tramvie e ferrovie economiche in Torino — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 14 mese stesso, con cui la Società stabilita a Torino col nome di *Società Torinese di Tramway e Ferrovie economiche*, col capitale nominale di lire 600,000, rappresentato da n. 2400 azioni di lire 250 ciascuna, e colla durata fino al 31 dicembre 1930, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Tramway Torino-Gassino. — Domenica mattina, com'era stato annunciato, ebbe luogo la inaugurazione del tronco dal ponte di Barra a S. Mauro del detto *tramway*, che abbiamo già descritto nel precedente nostro numero.

Alle 11 antimeridiane, due carrozzoni imbandierati, trainati da una bella macchina a vapore, aspettavano gli invitati in piazza Castello. Il Comitato aveva diretto numerosi inviti.

In meno di mezz'ora si giunse da Torino a San Mauro, fra gli applausi della folla festante.

Mezz'ora più tardi, un altro convoglio condusse il Sindaco di Torino, che venne accolto da una salva di applausi, ed incontrato dai membri del Comitato, presieduto dal conte Fossati.

Le feste colà disposte furono animatissime, e si chiusero con uno splendido banchetto, a cui non mancarono discorsi e brindisi di occasione.

Lunedì mattina fu aperto l'esercizio anche sul nuovo tronco del *tramway*.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Col 1°. ottobre p. v. andrà in vigore il servizio cumulativo di questa linea colle Ferrovie dell'Alta Italia (Vedi, a tale proposito, il *Comunicato* più sotto).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.*, del 22, dice che la Direzione della ferrovia del Gottardo ha aderito alla domanda inoltrata dal Comune di Altorfo, a proposito della strada d'accesso alla Stazione. La nuova strada avrà una larghezza di 9 metri, con un marciapiedi largo 3,3 metri, con un'allea d'alberi. Frattanto la Stazione sorge rapidamente dalla terra, e le fondamenta sono quasi terminate.

— A conferma delle notizie da noi pubblicate nei due precedenti numeri sul risultato della visita di constatazione eseguita dalla Commissione internazionale ai lavori della Grande Galleria, delle strade d'accesso e della linea del Ceneri, riportiamo la seguente relazione fatta nella seduta del 24 corrente al Consiglio federale svizzero:

L'ispezione internazionale dei lavori alla ferrovia del Gottardo per l'8° anno di costruzione (1° ottobre 1879 al 30 settembre 1880), che ebbe luogo dal 6 all'11 del corrente mese, ha dato i seguenti risultati:

1° Valore complessivo dei lavori eseguiti fino al 30 7.bre 1880 fr. 86,609,282, cioè: *a*) gran tunnel fr. 49,991,139; *b*) linee d'accesso fr. 34,358,143; *c*) linea del Ceneri franchi 2,260,000.

2° Valore dei lavori eseguiti durante l'8° anno di costruzione fr. 36,592,360, cioè: *a*) gran tunnel fr. 7,463,540; *b*) linee d'accesso fr. 26,868,820; *c*) linea del Ceneri franchi 2,260,000.

I sussidii da prestarsi dai tre Stati sovvenzionanti vennero quindi fissati dalla Commissione internazionale nel modo seguente: *a*) gran tunnel 100 0[0 del programma di costruzione fr. 7,463,540; *b*) linee d'accesso 46 0[0 del programma fr. 12,359,658; *c*) linea del Ceneri 55 0[0 del programma fr. 1,243,000. In complesso fr. 21,066,198.

Questa somma si divide fra i singoli Stati come segue: Italia fr. 9,523,984.25; Germania fr. 5,790,436 77; Svizzera fr. 5,751,776.98.

Ferrovie inglesi. — L'inchiesta per il disastro ferroviario di Vauxhall fu ripresa il 20 corr. La Società della ferrovia ha dichiarato di essere tecnicamente e legalmente responsabile dell'urto avvenuto, e compenserà perciò i danneggiati. Dopo ciò, l'inchiesta fu nuovamente aggiornata al prossimo lunedì.

Ferrovie russe. — Si ha da Pietroburgo, 19:

Il grande avvenimento del giorno è l'ordinanza imperiale, in virtù della quale il Ministro delle finanze è invitato a sottoporre alla deliberazione del Comitato dei ministri il progetto di costruzione immediata della strada ferrata di Ekaterineburg-Tiumene. A questo proposito, il *Nuovo Tempo* fa le seguenti considerazioni:

« Sul rapporto del conte Loris Melikof e sulla supplica del generale Ignatief, l'Imperatore ha ordinato l'elaborazione immediata delle vie e mezzi concernenti gli studii e la costruzione della linea di Siberia. Quest'importante quistione sarà dunque prossimamente risolta. Sarebbe superfluo di tracciare i vantaggi che risulteranno per il paese colla costruzione di questa linea. Dopo tutto ciò che venne già detto, le opinioni sono da lungo tempo formate in proposito.

« La linea di Siberia imprimerà un vasto sviluppo alla nostra industria. Sarà l'arteria principale destinata a vivificare il tratto di paese compreso fra il Volga ed i corsi d'acqua siberini, i quali bagnano immensi territorii privi d'ogni colonizzazione.

« La sezione la cui costruzione venne decretata è la più importante; perchè, in attesa della costruzione di una linea di Kazan-Irkoutsch, o, ciò che sarebbe più desiderabile, di Kazan-Vladivostok, il bacino del Volga-Kama si troverà unito a quello dell'Obi, ed uno sbocco si aprirà per le nostre ricche contrade dalla parte meridionale dei Governi di Tobolsk, di Tomsk e della provincia di Semipalatinsk ».

— Leggiamo nel *Novoje Vrémia* in data del 21:

L'11 corr., giorno onomastico dell'Imperatore, fu inaugurato il nuovo ponte sul Volga, che riunisce la sponda di Samara con la riva mentuosa di Simbirak,

Finita la funzione celebrata dal clero con la benedizione del ponte, passò il primo treno con la velocità di 17 verste all'ora, in mezzo agli *urrà* ed agli applausi della folla riunita sulle due sponde, come pure dei passeggeri che si trovavano sui piroscafi, che assistettero dal fiume alla festa dell'inaugurazione.

— I giornali annunciano poi che a 17 verste da Syzrane, sulla ferrovia di Orenbourg, si è testè innalzato il ponte più lungo del mondo. Ha 696 sagene (ogni sagena ecquivole a m. 2.10) di lunghezza. È più lungo del ponte di Mserdyk in Olanda di due sagene e mezza. Dopo questi due ponti mostrosi, vengono quelli del Dnieper a Kiew (507 sagene, 1870), ed a Krementkong (457 sagene, 1872); il ponte di Bommel in Olanda (430 sagene, 1869); quelli del Mississipì nell'Illinese (464 sagene, 1868); il ponte di Menai, in Inghilterra (261 sagene, 1848); quello della Vistola a Varsavia (238 sagene, 1876); il ponte Alessandro a Pietroburgo (190 sagene, 1879). Notate che questo ponte grandioso è di più d'una versta meno lungo del nuovo ponte sul Volga.

L'altezza di quest'ultimo è di sagene 18 e un terzo. Benchè ci siano ponti più alti (quello di Menai ha 24 sagene di altezza, quello di San Luigi e l'altro in costruzione della Msta, sulla linea Nicola, 22 sagene), pure l'altezza del ponte sul Volga è tale, che grandi battelli a vapore americani a tre piani passano liberamente sotto i suoi archi, dei quali ve ne son 13, ognuno del peso di 82 mila libbre inglesi. Un edifizio grande come il Palazzo d'inverno starebbe comodamente tra ognuno dei suoi dodici pilastri.

Il ponte è costato 4,630,000 rubli, ed a costruirlo ci sono voluti tre anni, cominciando dal 18 agosto 1878. Vi si sono adoperate oltre 400 mila libbre inglesi di ferro.

— Telegrafano alla *Neue Freie Presse* da Pietroburgo, 20:

Venne ordinato recentemente di dar principio alla costruzione della linea ferroviaria pel trasporto dei viveri e foraggi per la spedizione contro i Tekkè. Oltre al materiale portato colà dall'Unghein, furono comprate 50 locomotive, 1000 vagoni ed 1,000,000 di pud di acciaio per le rotaie. Il tracciato rimarrà immutato.

Ferrovie d'America. — In America le spese di trasporto sulle ferrovie sono tanto abbassate, che ora vi si viaggia quasi per nulla. Specialmente il trasporto delle merci è al massimo buon mercato. Questo fa sì che alcuni spediscono persino i fanciulli come merce. È il *Times* che dà questa notizia, e racconta che arrivò a Nuova York un ragazzo d'una diecina d'anni, che viaggiava da sei giorni come merce, ed era stato spedito dai lontani paesi del Texas. Sulla sua schiena, come sopra un sacco di patate, era attaccato un cartellino coll'indirizzo. Egli era iscritto sulla bolletta come qualunque altro articolo di merce, ed a misura che passava dalle mani d'un agente in quelle d'un altro, il ricevente ne dava quitanza. Egli è stato spedito il mese scorso, accompagnato da una piccola somma di denaro e del suo bagaglio. Quando desiderava di mangiare, l'agente prendeva il denaro necessario per soddisfare alla sua domanda, ed inscriveva la spesa fatta sulla bolletta.

I giornali inglesi ed americani parlano con entusiasmo di questa novità, che avrà ben presto molti imitatori.

Notizie Diverse

Esposizione artistica nazionale in Torino. — Domenica, alle ore 9 ant., si fece la solenne chiusura di questa Mostra nazionale, presieduta dal Duca d'Aosta, rappresentanteil Re, e dal Principe di Carignano, accompagnati dal ministro De-Sanctis (venuto appositamente da Roma) e dal ministro Miceli (giunto qui da Cremona).

I Principi ed i Ministri furono ricevuti al Palazzo dell'Esposizione dal Sindaco conte Ferraris, presidente effettivo dell'Esposizione, e dal conte Di Sambuy, presidente del Comitato esecutivo Seguivano il Prefetto, i generali Cosenz e Colli, il presidente della Camera di commercio, la Giunta comunale, deputati, consiglieri provinciali e comunali, i membri del Comitato dell'Esposizione, le Autorità giudiziarie e militari, e molti illustri personaggi,

La sala non era gremita di spettatori; vi si notava però buon numero di artisti, di rappresentanti delle Società operaie colle rispettive bandiere, di rappresentanti della stampa ed altri invitati, tra cui parecchie eleganti signore.

Il sindaco Ferraris pronunciò il discorso di chiusura, facendo anzitutto un resoconto statistico finanziario dell'Esposizione:

Gli espositori furono in numero di 1245, cioè: per la pittura 741, per la scoltura 239, per l'architettura 79, per l'arte applicata all'industria 186.

Dal giorno 25 aprile 1880, in cui si inaugurava, l'Esposizione restò aperta per giorni 155, di cui festivi 28, feriali; 127 visitata da augusti personaggi, da stranieri e da Italiani, resa ormai popolare nella città e nel contado.

I visitatori dell'Esposizione con biglietto giornaliero a pagamento furono in tutto 270,455, di cui: nei giorni feriali 134,341, nei festivi 136,114; a cui aggiunti i gratuiti, si ha la somma totale di 286,794, cioè 1,850 in media giornaliera.

Le opere acquistate sono: pittura N. 212, per L. 384,484; scultura N. 44, per L. 108,480; arte applicata N. 76, per L. 18,081. Totale N. 332, per L. 511,045.

E dopo avere enumerato quali siano stati i *premii* già conferiti e conseguiti, constatò l'ottimo risultato ottenutosi anche all'Esposizione di Arte antica.

Il discorso del Sindaco fu vivamente applaudito.

Parlarono quindi i ministri De-Sanctis e Miceli con parole di lode a Torino e di lieto augurio per l'Arte italiana.

Parlò da ultimo il conte Di Sambuy, presidente del Comitato esecutivo, conchiudendo con queste belle ed applauditissime parole:

« Possa il Regno d'Umberto I vedere l'Arte italiana rinascere a vita novella, come è risorta la Patria sotto il Regno di Vittorio Emanuele II.

« Al Risorgimento politico succeda il Rinascimento morale, cioè il culto del bello e del buono, e l'Italia libera ed indipendente, facendosi altresì ricca e forte, conserverà sempre nel cuore quell'affetto vivissimo a cui diamo sfogo gridando unanimi: Viva il Re! »

Terminati i discorsi, si passò alla distribuzione dei diplomi e delle medaglie agli espositori dell'Arte applicata all'industria. Ed alle ore 10, al suono della marcia reale, si chiudeva la solenne cerimonia.

Nel successivo lunedì seguiva l'estrazione pubblica della grande Lotteria fatta da apposita Commissione municipale; ed il grandioso edificio si chiudeva definitivamente al pubblico, per dar luogo alla consegna delle opere vendute. o vincitrici nella lotteria, o da restituirsi agli espositori.

Monumento nazionale a Vittorio Emanuele in Roma. — La *Gazzetta Ufficiale* del 23 corr. ha pubblicato il seguente programma per il concorso al monumento onorario da erigersi in Roma a Vittorio Emanuele II, primo Re d'Italia:

Art. 1. In adempimento della legge del 25 luglio 1880 e del Decreto Reale 13 settembre corrente, è aperto un concorso per i progetti di un monumento onorario alla memoria di Vittorio Emanuele II, liberatore della patria, fondatore della sua unità.

Art. 2. Potranno concorrere tutti gli artisti indistintamente, italiani e stranieri.

Art. 3. Nessun vincolo è posto alla invenzione dei concorrenti, sia per ciò che si riferisce al concetto ed allo stile, sia per la scelta del luogo ove si proponga di innalzare il monumento.

Art. 4. I progetti non dovranno eccedere per la spesa la previsione di nove milioni di lire italiane.

Art. 5. I disegni o modelli dovranno eseguirsi in modo da dimostrare con chiarezza l'idea del concorrente.

Art. 6. I progetti porteranno la firma e l'indirizzo dell'autore, oppure un motto ripetuto sulla busta d'una lettera suggellata, nella quale stia l'indicazione del nome e del domicilio del concorrente. Verranno aperte le sole buste dei primiati.

Art. 7. Secondo i termini della legge 25 luglio 1880, il concorso rimane chiuso alle ore 2 pom. del giorno 25 settembre 1881.

Art. 8. I progetti dovranno essere consegnati non prima del 25 agosto 1881 alla Segreteria della Commissione Reale presso il Ministero dell'interno.

Tutte le opere, ad eccezione delle premiate, si dovranno ritirare entro due mesi dalla data della pubblicazione del giudizio.

Art. 9. Prima del giudizio, le opere presentate saranno esposte in pubblica mostra.

Il giudizio verrà pubblicato dalla Commissione Reale nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, in una relazione che dichiarerà i risultamenti del concorso.

Art. 10. Tre premii, uno di lire 50,000, uno di L. 30,000 ed uno di lire 20,000 saranno rispettivamente e per ordine di merito aggiudicati agli autori dei tre migliori progetti.

Per l'aggiudicazione dei premii occorreranno non meno di dieci voti favorevoli.

I progetti premiati diventano proprietà dello Stato.

Art. 11. Il conferimento dei premii non vincola lo Stato verso i concorrenti per ciò che riguarda la scelta del progetto da eseguirsi, nè l'autore del progetto scelto potrà pretendere che la esecuzione venga ad esso affidata, di preferenza ad ogni altro.

Art. 12. La Commissione incaricata del conferimento dei premii, della scelta del progetto da eseguirsi, di raccogliere le offerte pel monumento nazionale e di vegliare alla buona esecuzione dell'opera, fu già nominata con Decreto Reale del 13 corr. settembre (come fu annunciato).

Concorso d'ingegneria. — Il Ministero dell'istruzione pubblica annuncia che il giorno 18 ottobre p. v., avrà luogo, presso la Scuola d'applicazione per gli ingegneri in Bologna, la riunione della Commissione esaminatrice pel concorso al posto di professore straordinario alla cattedra di costruzioni di ponti e strade, vacante nella predetta Scuola, e l'incominciamento delle pubbliche prove dei signori concorrenti.

Decesso. — La notte di sabbato scorso cessava di vivere in Roma l'egregio architetto Antonio Sarti di Budrio, presidente onorario perpetuo della insigne Accademia di San Luca.

Uomo studiosissimo, mentre esercitava con grandissimo amore l'architettura, della quale lasciò in Roma e in altre città, anche straniere, moltissimi saggi; e mentre attendeva a formare egregi allievi, che tengono attualmente in onore l'architettura romana, raccoglieva una preziosa biblioteca di opere d'arte, di cui nei suoi ultimi anni fece dono alla Città di Roma.

E non solo l'Accademia di San Luca è stata incaricata della custodia della biblioteca, ma di tenerla al corrente, mercè un lascito dello stesso Sarti.

Ora l'egregio artista è morto, ma il pensiero di lui rimarrà vivo e per le sue opere e per la sua biblioteca.

Le Associazioni artitische di Roma, che tutte le avevano voluto a socio onorario, provvidero a rendere sempre più degno il trasporto funebre dell'insigne artista, che la Giunta municipale, con nobile e grato pensiero, decretò fosse fatto a spese del Comune.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 2 corr. (*Gazz. Uff.* del 13), la So-

cietà per le operazioni di credito mobiliare ed altre, sedente in Torino col titolo di *Banca Piemontese*, col capitale nominale di L. 10 milioni, divisi in 40,000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con alcune modificazioni.

Biglietti consorziali. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente decreto del Ministro delle finanze:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere per scorta, e per l'uso e nei modi previsti dall'art. 9 e seguenti del regolamento approvato col R. Decreto 28 febbraio 1865, n. 2357 (serie 2ª), altri biglietti dei tagli da lire 1, 2, 20 e 250, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici stati approvati coi R. Decreti per la prima emissione, e ripartitamente divisi nelle misure seguenti:

Biglietti da lire 1 — N. 12,000,000, pel valore di L. 12 milioni, divisi in 120 serie, cominciando dalla 961ª alla 1080ª inclusive; e ciascuna serie composta di 100,000 biglietti, numerati dall'1 al 100,000;

Biglietti da lire 2 — N. 10,000,000, pel valore di L. 20 milioni, divisi in 100 serie, cominciando dalla 961ª alla 790ª inclusive; ciascuna serie composta di 100,000 biglietti, numerati dall'1 al 100,000;

Biglietti da lire 20 — N. 300,000, pel valore di L. 6 milioni, divisi in 30 serie, cominciando dalla 371ª alla 400ª inclusive; e ciascuna serie composta di 10,000 biglietti, numerati dall'1 al 10,000;

Biglietti da lire 250 — N. 20,000, pel valore di L. 5 milioni, divisi in due serie, cioè la 47ª e la 48ª, ciascuna delle quali composta di 10,000 biglietti, numerati dall'1 al 10,000.

Vaglia postali. — La Direzione generale delle poste ha pubblicato il seguente avviso:

Si rende noto che, a datare dal 1° ottobre p. v., il tasso pel ragguaglio della moneta italiana in moneta degli Stati Uniti dell'America settentrionale (oro contro oro), pei vaglia postali emessi in Italia su località degli Stati suddetti, sarà elevato da lire 5.18 a lire 5.20 (in moneta metallica) ogni dollaro.

Si notifica del pari che, a datare dallo stesso giorno, l'importo dei vaglia postali rilasciati in Italia su località nel Regno di Portogallo, sarà convertito in moneta portoghese al ragguaglio di 5.59 (in moneta metallica) ogni mille *reis*.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corrente in Pollutri (provincia di Chieti) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia sottomarina. — Il Governo italiano si è posto d'accordo colla Società inglese *Mediterranean Extension Telegraph Company*, per congiungere Malta con Tripoli mediante un cordone sottomarino.

Il Governo accorderebbe un sussidio alla Società inglese. Questa ha chiesta la concessione della detta linea a Costantinopoli, e si aspetta di giorno in giorno l'adesione, la quale è certa, del Governo turco.

Nuovi canali in Germania. — Si legge nella *Gazzetta di Voss*, del 10:

Crediamo sapere che il Ministero dei lavori pubblici ha deciso la costruzione dei seguenti canali: canale dal Reno alla Mosa, canale dal Reno al Meno, canale del Reno-Vesero-Elba, canali nel bacino dell'Ems, canale di Ems-Jahde, canale da Lispia all'Elba, canale dell'Elba-Sprea, dell'Oder-Danubio, e canale laterale dell'Oder.

I lavori tecnici preparatorii per tutti questi canali sono terminati, o in corso di compimento. Si annette una speciale importanza al lato finanziario della questione, sopratutto quanto al sapere in quale misura i paesi traversati dai canali dovranno contribuire alle spese di costruzione.

COMUNICATI

FERROVIA TORINO-CIRIÈ-LANZO

AVVISO

SERVIZIO CUMULATIVO

COLLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Col giorno 1° ottobre p. v. sarà attivato il servizio cumulativo pei trasporti a Piccola Velocità colle Ferrovie dell'Alta Italia.

Sono ammesse al servizio cumulativo diretto fra di loro tutte le Stazioni delle due Amministrazioni abilitate al trasporto delle merci a Piccola Velocità.

Per questo servizio si applicheranno separatamente le tariffe e condizioni rispettivamente in vigore sulle linee delle due Amministrazioni.

Sono esclusi dal servizio cumulativo i trasporti di bestiame, di veicoli e di materie imfiammabili.

Le merci, saranno in generale, trasbordate presso la Stazione di Torino (Porta Susa) dai carri dell'Alta Italia in quelli della Società Torino-Cirié-Lanzo e viceversa.

Saranno però fatte proseguire direttamente sulla linea Torino-Cirié-Lanzo, nei carri dell'Alta Italia, le merci alla rinfusa e quelle il cui trasbordo non potesse effettuarsi senza pregiudizio della merce.

Tanto per le spedizioni in partenza dalle Stazioni dell'Alta Italia, come per quelle in partenza dalle Stazioni della linea Torino-Cirié-Lanzo, i mittenti dovranno presentare una lettera di porto conforme al modulo adottato dall'Amministrazione dell'Alta Italia.

Per essere ammesse al servizio cumulativo, le spedizioni dalle linee dell'Alta Italia dovranno essere consegnate alle Stazioni di partenza coi prescritti documenti portanti la destinazione di Torino (Porta Susa), coll'aggiunta dell'ultima destinazione della merce, e cioè sotto la formula: Torino (Porta Susa) per....

Le spedizioni invece dalle Stazioni della linea Torino-Cirié-Lanzo dovranno avere i documenti portanti per Stazione *di* partenza quella di Torino (Porta Susa), coll'aggiunta della Stazione originaria di partenza, e così sotto la formula: Torino (Porta Susa) Proveniente da......

Le spedizioni di oggetti deperibili e di quelli il cui valore non rappresenti la tassa di porto sino a destinazione, non potranno essere eseguite in servizio cumulativo se non in porto affrancato. Tutte le altre spedizioni potranno essere effettuate tanto in porto assegnato che in affrancato, come contro spesa anticipata, nei limiti stabiliti dalle Tariffe e Condizioni dell'Alta Italia, e gravate d'assegno.

Per le spese di transito dalla Stazione di Torino (Porta Susa) alla ferrovia Torino-Cirié-Lanzo, è stabilito un diritto fisso di L. 1,20 per tonnellata, considerandosi compiuta la tonnellata quando il peso oltrepassa i chilogr. 500, e con un minimum di cent. 60 per qualunque peso non superiore a 500 chilog.

Torino, addì 24 settembre 1880.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nulle o di poco momento sono state, nella scorsa settimana, le transazioni sui valori ferroviarii, e poca tendenza nel mercato nel sostenerne i corsi.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 464 al 462; le Obbligazioni, meglio trattate, ebbero il prezzo di 297 a 298; i Boni rimasero nominali a 594.

Le Sarde, della serie A, si tennero tra il 304.25 al 304.50; la serie B a 301. Le nuove, a 297 e 298.

Le Meridionali austriache, stazionarie su 294; le Palermo-Trapani sul 323; le Centrali Toscane su 482.50 contanti; le Pontebbane a 470 e 470.50. Le Azioni Ferrovie Romane a 163.

A Parigi, le Lombarde negoziate fiaccamente a 185 e 183; le Obbligazioni a 267 e 268; le Vittorio Emanuele a 283; le Azioni Ferrovie Romane a 143 e 145, le Obbligazioni a 336.

Avvisi d'Asta

Il 6 ottobre p. v., presso la Prefettura di Lucca, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione della strada comunale obbligatoria detta di Colognara, della lunghezza di m. 1347.10, per il presunto importo di L. 44,406.30. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 2700; cauzione definitiva L. 4500 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Pegli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edifizio per Ufficio municipale e scuole maschili e femminili (via Pallavicini), per la presunta somma di L. 120,000 da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 6000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 12,000 idem.

— L'8 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di consolidamento della caserma Cimarra in Roma, per l'importo di L. 30,000. Deposito cauzionale L. 3000 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio d'Osimo (prov. di Ancona), si terrà un'asta per la novennale manutenzione ordinaria delle strade e piazze di quella città, compresi alcuni lavori straordinarii di sistemazione per il presunto importo di L. 27,544.76, e quindi per il complessivo annuo canone di L. 5745.60. Manutenzione dal 1° gennaio 1881. Deposito interinale L. 760; cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Carpineto (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero comunale per il presunto importo di L. 16,739.38. Lavori da eseguire entro 1 anno, con idonea cauzione.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dei locali nei fabbricati Barberine, Hoffmann e Santa Teresa, ad uso dell'Amministrazione centrale della guerra, e per la esecuzione della facciata del palazzo verso la via Venti Settembre, per la presunta complessiva somma di L. 579,435. Lavori da eseguire entro 600 giorni. Deposito interinale L. 30,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 80,000 id.

— Sino al mezzodì del 13 detto mese, presso il Commissariato militare marittimo del 2° dipartimento (Napoli), si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine (tipo Guiscardo), composta di 5 caldaie a 3 forni ciascuna, e dei relativi accessorii, sull'importo di L. 128,282, ribassato del 24 p. 0[0 nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 12,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Sciacca (prov. di Girgenti), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della traversa interna, Porta Salvatore pel corso Vittorio Emanuele all'altra detta Porta dei Bagni, per il presunto importo di L. 145,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P,; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dal Ministero dei lavori pubblici la ricostruzione e prolungamento del gran ponte metallico sullo Stillaro, in provincia di Reggio-Calabria.

La stessa Impresa ha assunto dall'Impresa L. Medici l'appalto di N. 20 ponti e ponticelli pel tronco Trivigno-Potenza.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

36ª Settimana. — *Dal 3 al 9 settembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	489,776.01	338.71
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	430,774.32	297.91
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 59,001.69	+ 40.80
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	15 234,409.08	10,535 55
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	14,900,762.07	10,304 81
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 333,647.01	+ 230.74
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,192.—	183,939.01	154.31
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	211,709.19	183.78
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 40.—	— 27,770.18	- 29.47
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,168.72	5,956,469.89	5,096.58
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.39	5,747,011.10	4,991.37
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 17.33	+ 209,458.79	+ 105.21

Strade Ferrate Romane

31ª Settimana — *Dal 29 luglio al 4 agosto* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercití	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	600.585.44	18,680.56
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	612,438.17	18,997.18
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	11,852.73	316.62
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 agosto 1880 .	1,681	17,285,222.65	17,343.17
Periodo corr. 1879	1,670	16,264,429.36	16,381.56
Aumento	11	1,020,793.29	961.61
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,051,81	17,950,62	11,303,24
Piccola Velocità	8,300.54	370,98	2,613.54
Totali . . .	52,352,35	18,321.60	13,916.78

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del giugno 1880.

QUALITA dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	17,171.28	»	24,973.08	42,144.36
Bagagli e cani.	»	352.75	»	339.47	692.22
Merci a G.V. ..	»	3,985.28	»	3,855.36	7,840.64
Merci a P.V. ..	»	23,305.00	»	13,424 53	36,729.53
Introiti diversi.	»	269.89	»	540.42	810.31
Totale L.	»	45,084.20	·	43,132.86	88,217.06

A N N U N Z I

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D' ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 12 ottobre pross., alle ore undici antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per otto anni e mezzo a partire dal 1° gennaio 1881 e terminare al 30 giugno 1889 del tronco della strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Ivrea a Cigliano per Borgomasino, fra la sua diramazione dalla Provinciale Ivrea-Vercelli ed il confine della Provincia di Torino con quello di Novara oltre Borgomasino, della lunghezza di m. 15,478, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 5821.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall' Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Il deposito provvisorio a guarentigia dell'asta è fissato in L. 1940 e la cauzione definitiva in L. 2910,50.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di martedì 19 suddetto.

Torino, addì 25 *settembre* 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires, etc.

Digitized by Google

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 12 ottobre pross., alle ore 11 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni e mezzo a partire dal 1° gennaio 1881 e terminare al 30 giugno 1887 del tronco della Strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Caluso a S. Giorgio, compreso fra la Stazione di Caluso e l'incontro della consortile Chivasso-Ozegna presso l'abitato di S. Giorgio, di m. 8,470 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 4,500.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Il deposito provvisorio a guarentigia dell'asta è fissato in L. 1,125 e la cauzione definitiva in L. 2,250.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di martedì 19 suddetto.

Torino, il 25 settembre 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile .	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo . *metri*	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello . . . . »	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene . . »	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata »	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola »	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro . . . . . . »	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo . . . »	60.10	» di Torino.
» sul Gogna . . . . »	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano . . . . »	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira . . . »	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso . »	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro . . . »	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo . . . . »	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna . . . »	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincono (linea Roma-Firenze) »	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo »	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale »	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo »	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna . . . . »	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio . . . . . »	254.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano . . . . . »	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro . . . . »	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia . . . . »	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello . . . »	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta . . . . »	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo »	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto »	32.951	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica . . . . »	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini . . . »	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta . . .	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo . . .	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici,
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog. . .	» Id.
Due grue » da 5000 » . . .	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri . . .	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf* . . .	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore . . . . . *metri*	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c. . »	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia . »	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine) »	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle . . . »	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore . . . . . »	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata . . . . . . »	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi . . »	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere »	1251	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta . . . . »	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco . . . . »	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise . . . . . »	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri . . . . . »	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane »	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna . . . . . . »	13000	» di Cisterna.
» dell' Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma . . .		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli* . . . . . »	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli .	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn. .	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	40,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	25,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	242,000	»
CERCHI d'acciaio	»	190,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, ecc.	»	613,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	90,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	42,000	»
ZINCO da rifondere	»	22,000	»
RAME da rifondere	»	11,000	»
CENERACCIO misto a colatura di bronzo	»	3,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **28 settembre and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 30 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6 30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s₁m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1[2

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 13ª Estrazione avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 17 *settembre* 1880.

La Direzione Generale.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa* **i nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	36
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosello* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montegato*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbì*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Solzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcamagi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	372
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavoz*, ecc. ecc., a *Maro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	193
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Cannatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	53
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifito* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vignerìa*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Auitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	91
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri 17,848

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13845
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1044
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 6 Ottobre 1880 N° 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

(Continuazione — V. N. 39).

Dal prospetto che ci facciamo debito di presentarvi (Allegato n. III) emergono le somme disponibili, che si ottengono distintamente per ciascun anno da questo ramo del servizio. Cominciando da 5 milioni, queste somme vanno gradatamente elevandosi sino a 15 milioni e mezzo.

Come rileverà la Camera, non si fa assegnamento sui capitali impiegati in rendita pubblica ed in conto corrente col Tesoro di oltre 64 milioni, ritenendosi cosa prudente di riguardarli come una riserva per i casi di straordinarie richieste di restituzione di depositi, e massime di quelli volontarii, che al 31 dicembre 1879 ammontavano, insieme coi depositi del piccolo risparmio, ad oltre 107 milioni.

Gli interessi da riscuotersi, il numerario in cassa e le L. 4,542,010.59 versate al Tesoro, sono destinati a far fronte a pagamenti già disposti ad alle esigenze ordinarie del servizio dell'amministrazione.

Passando in rassegna la parte passiva, giova fermarsi innanzi tutto ai depositi che si ricevono in ordine alla legge organica del 17 maggio 1863.

Essi si distinguono:

a) in depositi obbligatorii, cioè quelli prescritti da leggi, regolamenti, o in qualunque caso dall'autorità giudiziaria o amministrativa, nonchè quelli che la legge ammette a fine di ottenere un effetto giuridico determinato;

b) in depositi volontarii, che si fanno per impiego di capitale dai privati, dai Corpi morali, dagli Stabilimenti e dalle Amministrazioni pubbliche, dalle Società commerciali o da qualunque altra persona giuridica determinata.

I depositi obbligatorii presentano ordinariamente un introito poco dissimile dall'esito, facendosi di mano a mano fronte alla restituzione dei depositi vecchi coll'incasso dei nuovi; talchè la vigenza in Cassa si mantiene costantemente quasi eguale, come è dimostrato dal seguente specchietto, in cui sono esposte le risultanze dell'ultimo sessennio, aventi una media di circa 68 milioni per anno:

DEPOSITI OBBLIGATORII VIGENTI

		In principio d'anno	In fine d'anno
Anno 1874	L.	66,317,450.80	70,553,346.93
» 1875	»	70,553,346.93	67,378,398,27
» 1876	»	67,378,398.27	65,124,139.86
» 1877	»	65,124,139.86	67,932,772.72
» 1878	»	67,932,772.72	71,851,567.53
» 1879	»	71,851,567.53	72,337,206.31
	L.	409,157,676.11	415,177,431.62

La legge 29 luglio 1879 sulla costruzione delle ferrovie complementari darà certamente luogo a molte rilevanti cauzioni da parte degli appaltatori dei grandiosi lavori da intraprendersi; ma non essendone in precedenza valutabile la cifra, e potendo anche avvenire che una parte di esse sia data in rendita pubblica anzichè in danaro, così si ammette il pareggio fra l'entrata e l'uscita dei depositi obbligatorii, escludendoei per conseguenza completamente dalla presente previsione.

Relativamente ai depositi volontarii eseguiti ai termini della legge 1863, è molto difficile formarsi un criterio sulla entità delle somme che potranno essere versate, e sulla durata del tempo che potranno rimanere in cassa.

L'affluenza di questi depositi può dipendere da innumerevoli cause non prevedibili, estranee affatto all'Amministrazione; e poichè sono eseguiti incondizionatamente a tempo indeterminato, e si devono restituire ad ogni richiesta ai depositanti senza alcun preavviso, così ne viene per conseguenza che i capitali da essi rappresentati non si prestano per impieghi a lunga scadenza, come sono generalmente i prestiti, ma se ne deve investire una buona parte in modo da potersi facilmente realizzare ad ogni occorrenza, cioè in effetti pubblici ed in conto corrente col Tesoro.

È bensì vero che negli ultimi anni questi depositi sono stati in continuo e rilevante aumento, essendosene ricevuti, al netto delle restituzioni, circa:

L. 3 milioni nel 1877
» 21 » » 1878
» 52 » » 1879

dopo i quali aumenti ascesero, al 31 dicembre ultimo scorso, ad oltre 81 milioni di lire.

Però non sarebbe prudente di fare assegnamento su di un ulteriore accrescimento di tali depositi, perchè è probabile che parecchi di essi saranno ritirati dalla Cassa, non appena abbiano trovato modo di essere collocati ad un saggio più elevato di quello del 3.50 per cento, che corrisponde la Cassa sui capitali ad essa affidati pel solo scopo di farli fruttare.

E l'occasione di trarre un maggior lucro dalle somme anzidette non dovrebbe tardare a presentarsi, quando col principiare dei lavori per le nuove ferrovie si aprirà un vasto campo al collocamento di forti somme, specialmente nel caso che sia approvato il progetto di modificazioni alla legge comunale e provinciale, testè ripresentato dal Ministro dell'interno alla Camera dei deputati, il quale permetterebbe ai Comuni ed alle Provincie di garantire, col rilascio di delegazioni sugli esattori delle imposte dirette, anche i prestiti che essi contraessero con qualunque Stabilimento di credito od anche con persone private.

Un'altra ragione di diminuzione la si trova nelle migliorate condizioni economiche, che si devono sperare prossime nelle provincie toscane, dopo la cessazione della funesta crisi in cui, col Municipio di Firenze, si trovarono avvolti altri Municipii toscani e la Cassa di risparmio fiorentina, dalla quale, stante il panico impadronitosi del pubblico, furono ritirati quanti più capitali fu possibile e versati nella Cassa dei depositi e prestiti.

Ed oltre a tutto ciò, i depositi volontarii possono anche diminuire, se le industrie ed i commerci nel regno prendessero, come deve sperarsi, uno slancio maggiore.

Rimangono i depositi del risparmio, che sono raccolti nelle varie parti del regno per mezzo delle Casse postali.

Questi depositi, quantunque piccoli considerati individualmente, costituiscono nella massa uno dei cespiti più importanti, sul quale si possa fare assegnamento per la somministrazione di mutui da parte della Cassa.

Nel 1876 (primo anno della istituzione) si raccolsero	L. 2,350,000
« 1877	» 4,050,000
« 1878	» 4,400,000
« 1879	» 14,000,000
e nei primi 4 mesi del 1880 se ne sono già incassati per circa otto milioni, talchè nella stessa proporzione si avrebbero per tutto l'anno	» 24,000,000

Queste cifre sono così eloquenti, che non hanno bisogno di essere commentate.

Basta riflettere alla novità dell'istituzione, la quale non va entrando che gradatamente nelle abitudini delle popolazioni, di mano a mano che va fra esse estendendosi la conoscenza del servizio e che imparano ad apprezzarlo, onde convincersi che, prima di raggiungere il limite massimo dei depositi, dovranno ancora passare molti anni, durante i quali si avrà sempre un incasso ben superiore all'esito, quando anche non avesse lungamente a continuare nella stessa progressione del primo quinquennio.

Nell'intento però di non esporsi a disinganni, abbiamo preferito di limitare l'introito netto del 1880 piuttosto a 20 che a 24 milioni, mantenendo ferma questa cifra per varii anni di seguito invece di aumentarla, e diminuendola quindi nel successivo decennio di un milione per anno.

Indipendentemente poi da questi aumenti ordinarii, non è lontano a verificarsene uno straordinario, derivante dal progetto di legge sui titoli rappresentativi dei depositi bancarii, che ci siamo preso premura di ripresentare alla Camera nella tornata del 29 maggio scorso.

Venendo tradotto in atto il detto progetto, saranno passati alle Casse postali i fondi ora depositati nelle Cancellerie giudiziarie, e si potranno incassare per questo titolo, secondo i calcoli del Ministero di grazia e giustizia, circa dieci milioni di lire; ma ciò, ben inteso, per una volta soltanto, perchè in seguito il deposito ed il ritiro dei fondi si bilancieranno presso a poco fra loro.

Gli altri resti, parte attivi, parte passivi, che nella situazione che precede si trovano rappresentati dalla somma netta passiva di lire 618,044.08, colla indicazione generica *debitori e creditori diversi*, non contengono elementi suscettibili di essere tenuti a calcolo, nel caso concreto, allo scopo di cui si tratta.

Ai capitali di cui può disporre la Cassa dei depositi e prestiti sono inoltre da aggiungersi i proventi del Monte delle pensioni per gl'insegnanti pubblici elementari, istituito colla legge 16 dicembre 1878; perchè, sebbene esso Monte formi un ente affatto separato e distinto dalla Cassa, è dessa che lo amministra, e ne colloca i capitali in impiego fruttifero, ai sensi degli articoli 10 e 11 della legge anzidetta.

I contributi dovuti al Monte dallo Stato, dalle Provincie, dai Comuni e dai loro insegnanti possono stabilirsi mediamente in lire 1,500,000; alle quali aggiungendo le 300,000 del sussidio sul bilancio della pubblica istruzione stabilito per 10 anni dall'articolo 19 della legge, si ha un'entrata di annue lire 1,800,000, che va ancora aumentata via via dei relativi frutti, senza che si abbiano per il 1° dicembre altre spese, all'infuori di quelle insignificantissime di amministrazione, giacchè la liquidazione ed il pagamento delle pensioni non cominciano avanti il 1° gennaio 1889.

Da questo giorno, in mancanza di elementi, l'Amministrazione della Cassa non può stabilire l'onere che sarà da contrapporsi alle entrate; è però certo che, anche durante più anni dopo il 1° decennio, gl'introiti supereranno ancora d'assai i pagamenti.

Pur tuttavia, per non fare previsioni arrischiate, si ammette che subito dopo il 1° gennaio 1889 in avanti la liquidazione delle pensioni produca l'onere massimo possibile, cosicchè da questa data non vi sia più da far calcolo di sorta sugl'introiti del Monte.

In base ai criterii ora svolti, si è fatta la dimostrazione che vi presentiamo (Allegato n. IV), dalla quale rileverete distintamente anno per anno, e per oggetto, gl'introiti delle somme che possono destinarsi alla concessione di nuovi prestiti.

Queste somme, poco dissimili un anno dall'altro, rilevano dal 1880 al 1900 alla complessiva somma di *lire* 588,000,000 con una media annuale di lire 28,000,000.

Ricavata questa cifra, rimane ora a sapere se la si possa ritenere come sufficiente a soddisfare le domande che potranno essere indirizzate all'Amministrazione dai *Comuni* e dalle Provincie per ottenere prestiti, tanto per *le* costruzioni ferroviarie, quanto per gli altri scopi ordinarii.

Le somme poste a carico delle Provincie e dei Comuni per le sovvenzioni speciali per le linee di 1ª categoria, e quelle pel concorso nella spesa per le ferrovie di 2ª, 3ª e 4ª categoria, ammontano in cifra rotonda

durante il quinquennio	1880-1884	a lire	3,161,000	per anno
» »	1885-1889	» »	4,487,000	»
» »	1890-1894	» »	7,235,000	»
» il sessennio	1895-1900	» »	18,973,000	»

e così in media, in tutto il tempo, a poco più di otto milioni per anno.

Avendo di già dimostrato che i fondi, di cui si prevede di poter disporre complessivamente nello stesso periodo, ammontano a circa 28 milioni per anno, così, dedotti gli otto milioni anzidetti, ne rimarrebbero dunque disponibili annualmente altri 20, che dovrebbero servire per fare i mutui alle Provincie e Comuni per le anticipazioni e concorsi, non resi obbligatorii dalla legge 29 luglio 1879, e per gli altri scopi contemplati dalla legge organica della Cassa depositi.

Esaminando le concessioni fatte negli ultimi 4 anni dacchè la Cassa depositi ha ripresa la concessione di mutui, che era rimasta quasi completamente sospesa per un intiero sessennio, sembrerebbe a prima vista troppo esigua l'indicata somma di 20 milioni persino per i soli prestiti ordinarii, perchè infatti nel 1876 furono concesse in cifra

rotonda	L. 3,900,000
nel 1877	» 14,880,000
» 1878	» 40,380,000
» 1879	» 29,100,000
In tutto	L. 88,260,000

É però da por mente che negli anni suddetti ebbero

luogo alcuni pochi mutui per somme considerevoli, di carattere affatto eccezionale, che in tutto ascendono per sè soli a circa 40 milioni di lire.

Deducendo i rammentati 40 milioni di prestiti eccezionali dagli 88 milioni, rimangono solamente 48 milioni per i prestiti ordinarii dell'intero ultimo quadriennio, cioè 12 milioni in media per ogni anno.

Per altro, prestiti così grossi, come quelli del 1878 e 1879, non è a credersi si debbano riprodurre. Inoltre è desiderabile che, invece di far prestiti così rilevanti ed a Municipii tanto cospicui, siano i fondi della Cassa ripartiti piuttosto in un numero molto maggiore di prestiti piccoli. Ciò sarebbe anche in armonia con quanto è s tabilito dal progetto già rammentato della nuova legge comunale e provinciale, col quale è vietato ai Comuni di stipulare, nel corso di un anno, mutui che eccedano il decimo del loro bilancio e la somma di lire 100,000, senza che intervenga una legge ad approvare le deliberazioni adottate dai rispettivi Consigli comunali per frenare la tendenza alle grosse spese, stimolata dalla facilità di contrarre debiti.

Di più, è certo che, venendo anche fatta facoltà ai Comuni, come è contemplato dall'accennato progetto di legge, di garantire il rimborso di qualunque prestito contratto con privati o Stabilimenti di credito, mediante delegazioni sugli esattori delle imposte, diverranno meno numerose le richieste di mutui sulla Cassa depositi, acquistando i Comuni maggiore facilità di rivolgersi altrove; senza contare che, per effetto delle stesse disposizioni di legge, si potrà anche avere la restituzione anticipata di molti prestiti già fatti in passato, e specialmente di quelli che sono stati concessi al saggio del 6 per cento.

Tutto calcolato, si ritiene che, ove sia approvata la nuova legge comunale e provinciale, le domande di prestiti ordinarii, che troveranno anche una remora nello stesso bisogno dei Comuni di far prestiti per le costruzioni ferroviarie, non dovrebbero oltrepassare la cifra di otto o dieci milioni per anno, e per conseguenza una egual somma rimarrebbe annualmente disponibile per le anticipazioni e concorsi facoltativi; e questa somma sembra sufficiente:

1° Perchè esistono notoriamente varie Provincie e Comuni che non avranno d'uopo di ricorrere alla Cassa depositi neppure pei concorsi obbligatorii;

2° Perchè, essendo questi ultimi, nei primi anni, molto al disotto della media di 8 milioni, rimane per conseguenza negli anni stessi un assai più largo margine per le anticipazioni;

3° Perchè, dovendo le anticipazioni essere restituite ratealmente in 10 anni, e dovendosi necessariamente riversare alla Cassa depositi ad estinzione del debito dei mutuatarii, potranno le somme dei rimborsi essere destinate di mano a mano ad altre anticipazioni dello stesso genere.

Tali sono i risultati di una previsione, nella quale si è voluto usare la massima ristrettezza, subordinandola inoltre, come è naturale, alla condizione che non si verifichino fatti politichi ed economici straordinarii; non tralasciando però di avvertire che non è imposibile il verificarsi di una situazione anche migliore; perchè, nonostante il rigore con cui si è esclusa dal calcolo qualunque somma proveniente dai depositi che hanno luogo in ordine alla legge del 1863, potrebbe pure avvenire che anche da questo lato scaturissero, entro certi limiti, nuovi fondi per la Cassa, e segnatamente dai depositi obbligatorii, pei ricordati effetti della legge 29 luglio 1879.

Ad ogni modo, se in un determinato anno, per una ragione qualunque, i fatti dovessero riuscire inferiori alle previsioni, come se, per esempio, per cattivi raccolti od altre cause, dovesse avverarsi in un dato anno un introito minore per depositi del piccolo risparmio, o che questi dovessero più presto del previsto assottigliarsi, questi fatti non potrebbero mettere in apprensione; perchè in primo luogo, il Ministro del tesoro potrebbe sempre, valendosi della facoltà accordatagli dall'articolo 25 della legge 17 maggio 1863, fare anticipazioni alla Cassa, quando occorra, fino alla somma complessiva di 12 milioni di lire sulle casse dello Stato; e perchè la Cassa potrebbe sempre, in casi straordinarii, concertarsi con altri Stabilimenti di credito, come ha già fatto qualche altra volta.

Ma questo bisogno non è assolutamente prevedibile; sarebbe piuttosto a temersi che, non ampliando la sfera d'azione della Cassa dei depositi, la si potesse fra non molto tempo trovare imbarazzata a collocare convenientemente, e secondo lo spirito della propria istituzione, i suoi molti capitali.

Conchiudendo, per questa parte noi non dubitiamo di poter assicurare la Camera, in appoggio agli elementi ed alle previsioni con studiosa cura preparati e fornitici dall'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti, che questa si trova in grado di somministrare coi propri fondi, e senza far luogo alla emissione di titoli speciali, le somme occorrenti per 21 anni alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii, per metterli in grado di soddisfare agli obblighi loro imposti dalla legge 29 luglio 1879, e di valersi delle facoltà loro accordate colla legge medesima, senza con ciò venire meno alla concessione degli altri prestiti ordinarii conformemente alla sua istituzione.

(Continua).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Maggio 1880).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto il solito prospetto dei prodotti del mese di maggio 1880, confrontati con quelli del maggio 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese di maggio 1880 salì a L. 14,335,355 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,349,946
Bagagli	»	280,077
Merci a grande velocità	»	1,309,044
Id. a piccola velocità	»	6,331,456
Prodotti diversi	»	64,832
Totale	L.	14,335,355

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1880		1879
Ferrovie	dello Stato . . .	L.	8,216,175	L.	7,771,191
»	di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,305,122	»	1,241,050
»	Romane	»	2,558,719	»	2,337,889
»	Meridionali . . .	»	1,945,825	»	1,962,588
»	Venete	»	82,119	»	77,244
»	Sarde	»	94,805	»	92,141
Ferrovia	Torino-Lanzo . .	»	39,159	»	36,002
»	Torino-Rivoli . .	»	13,103	»	11,978
»	Settimo-Rivarolo .	»	12,541	»	11,365
»	Milano-Saronno-Erba	»	60,155	»	14,330
»	Conegliano-Vittorio	»	7,632	»	8,327
	Totale	L.	14,335,355	L.	13,564,105

Si ebbe dunque nel maggio 1880 un aumento di L. 771,250 in confronto del 1879. — Aumentarono le Ferrovie dello Stato per L. 444,984; le Romane per L. 220,830; le ferrovie di diverse Società esercite dallo Stato per L. 64,072; Milano-Saronno-Erba per L. 45,825; le Venete per L. 4,875; Torino-Lanzo per L. 3,157; le Sarde per L. 2,664; Settimo-Rivarolo per L. 1,176, e Torino-Rivoli per L. 1,125. — Diminuirono invece le Meridionali per L. 16,763, e Conegliano-Vittorio per L. 695.

Devesi poi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel maggio 1879 era di chilometri 8366, nel maggio 1880 era invece di chil. 8441, essendosi in questo

(1) Vedi *Monitore* N. 31 a. c.

mese aggiunti altri chil. 11 pel tronco Campobello-Favarotta (della rete Sicula, di proprietà dello Stato) ai chilometri 8430, ch'erano nel mese precedente. —

I prodotti dal 1° gennaio a tutto maggio 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato . . . L.	37,656,653	L 35,623,660
» di diverse Società esercitate dallo Stato . »	6,162,638	» 5,961,187
» Romane . . . . »	11,932,858	» 11,080,388
» Meridionali . . . . »	8,768,926	» 8,699,124
» Venete . . . . . »	407,035	» 351,745
» Sarde . . . . . »	414,440	» 410,690
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	168,928	» 164,596
» Torino-Rivoli . . »	52,547	» 52,280
» Settimo-Rivarolo . »	54,213	» 51,828
» Milano-Saronno-Erba »	231,083	» 30,710
» Conegliano-Vittorio »	36,019	» 12,633
Totale L.	65,885,340	L. 62,438,841

Si ebbe dunque nel suindicato periodo del 1880 un aumento di L. 3,446,499 in confronto del 1879 — Aumentarono tutte le linee, ma specialmente quelle dello Stato per L 2,032,993; le Romane per L. 852,470; le ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato per L. 201,451 ; Milano-Saronno-Erba per L. 200,373; le Meridionali per L. 69,802; le Venete per L. 55,290; e Conegliano-Vittorio per L. 23,386. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di maggio 1880, confrontato con quello del maggio 1879, presenta le cifre seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	2,170	L. 2,067
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . »	1,395	» 1,327
» Romane . . . . . . »	1,521	» 1,389
» Meridionali . . . . . »	1,341	» 1,353
» Venete . . . . »	599	» 563
» Sarde . . . . »	410	» 398
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . »	1,223	» 1,125
» Torino-Rivoli . . . . »	1,091	» 998
» Settimo-Rivarolo . . . »	545	» 494
» Milano-Saronno-Erba . »	1,002	» 582
» Conegliano-Vittorio . . »	693	» 757
Media complessiva L.	1,714	L. 1,635

Si ebbe dunque nel maggio 1880 un aumento nella media di L. 79, in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Meridionali, che diminuirono di L. 12; e Conegliano-Vittorio, che diminuì di L. 64. L'aumento principale si ebbe sulla Milano-Saronno-Erba in L. 320; sulle Romane in L. 132; sulle ferrovie dallo Stato in lire 103; sulla Torino-Lanzo in L. 98 ; sulla Torino-Rivoli in L. 93; sulle ferrovie private esercite dallo Stato in L. 68; e sulle Venete in L. 36. —

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto maggio 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato . . . . . . L.	9,954	L. 9,481
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . »	6,591	» 6,375
» Romane . . . . »	7,094	» 6,642
» Meridionali . . . . . . »	6,047	» 5,999
» Venete . . . . »	2,971	» 2,567
» Sarde . . . . »	1,794	» 1,777
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . »	5,270	» 5,143
» Torino-Rivoli . . . . . »	4,378	» 4,356
» Settimo-Rivarolo . . . . »	2,357	» 2,253
» Milano-Saronno-Erba . . »	3,851	» 3,412
» Conegliano-Vittorio . . . »	3,274	» 4,211
Media complessiva L.	7,884	L. 7,561

L'aumento della media generale pel suindicato periodo del 1880 è stato quindi di L. 323.

Tutte le linee furono in aumento, fuorchè la Conegliano-Vittorio, che diminuì di L. 937. — L'aumento principale si ebbe sulle ferrovie dello Stato per L. 473; le Romane per L 452; Milano-Saronno-Erba per L. 439; le Venete per L. 404; le linee sociali esercite dallo Stato per L. 216; la Torino-Lanzo per L. 136; Torino-Rivoli per L. 136; la Settimo-Rivarolo per L. 104, e le Meridionali per L. 48. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del mese di maggio 1880 ascese a L. 11,154, cioè con aumento di L. 149 in confronto del maggio 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto maggio 1880 ascese a L. 38,947, cioè colla diminuzione di L. 4,068 sull'eguale periodo del 1879.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 agosto 1880.

In relazione al nostro numero del 1° settembre p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 93, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 agosto scorso:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di agosto
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione . . . . m.	7,744.70	7,167.70	(*) *14,912.40*
Allargamento in calotta . . . . »	7,697.20	7,157.30	14,854.50
Cunetta dello strozzo »	6,095.20	5,797.40	11,892.60
Strozzo . . . . »	5,433.00	5,373.00	10,806.00
Escavazione completa e continua . . . . . . »	4,704.00	4,745.00	9,449.00
Muratura della vôlta »	6,482.00	6,135.00	12,617.00
Id. del piedritto Est »	4,709.00	5,182.20	9,891.20
Id. del piedritto Ov. »	4,944.00	4,829.60	9,773.60
Acquedotto ultimato »	4,616.00	4,684.00	9,300.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie	4,616.00	4,684.00	9,300.00
Galleria restante pel momento senza rivestimento . . . . . . »	484.00	»	484.00
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno . . . . N.	1,484	1,715	3,199
Id. massimo id. »	1,808	1,893	3,701
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio. (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	25,362,050	23,988,440	49,350,490

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Le cifre seguenti dimostrano l'avanzamento avvenuto, durante i tre ultimi mesi del 1880, nei principali lavori di costruzione:

	Giugno	Luglio	Agosto
Movimenti di terra (non compresi gli scavi per ponti, gallerie ecc.) ... M.	310,800	291,080	284,250
Muratura (muri, ponti ed acquedotti) ... »	23,000	25,120	20,630
Piccola sezione delle gallerie m.	924	891	733

Alla fine di agosto, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1880	Lavori eseguiti a tutto agosto	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen	31.980	863.352	490.680	57
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.289.403	913.080	71
Airolo-Biasca	45.838	1.673.879	1,211.030	72
Cadenazzo-Pino	16.200	299.432	190.760	64
Giubiasco-Lugano	25.952	518.100	277.650	54
Totale	158.712	4.644.166	3,083.200	66
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	49.799	25.970	52
Fluelen-Goeschenen	38.742	93.275	58.580	63
Airolo-Biasca	45.838	78.651	60.020	76
Cadenazzo-Pino	16.200	30.072	18.710	62
Giubiasco-Lugano	25.952	32.680	8.950	27
Totale	158.712	284.477	172.230	61

LINEE	Lunghezza comprese le teste (*)	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di agosto	p. 0/0	Situazione alla fine di agosto	p. 0/0	Situazione alla fine di agosto	Situazione alla fine di agosto
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	metri
Immensee-Fluelen	5,473.60	5,445 (**)	99	2,779 (**)	51	1,561	1,434
Fluelen-Goeschenen	7,246.60	6,111 (**)	84	4,634	64	1,359	2,117
Airolo-Biasca	8,056.70	5,519 (**)	68	3,975 (**)	49	678	694
Giubiasco-Lugano	3,219.00	1,526	47	298	9	169	458
Totale ...	23,995.90	18,601.--	78	11,686.—	49	3,767	4,703

(*) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(**) Comprese le parti a cielo scoperto.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen. — Alla fine di agosto non restavano che 30 metri da aprire nella galleria di Rindelfluh, la sola che non sia ancora forata da una parte all'altra in questa sezione. Lo strozzo delle gallerie principali ha fatto progressi più soddisfacenti (Stutzeck 133 m., Axenberg 100 m.).

Fluelen-Göschenen. — Nella galleria di Pfaffensprung, la roccia si mostrò più favorevole, quantunque restasse sempre piuttosto dura. All'imbocco superiore, lo scolo delle acque è giunto a 2.5 litri al minuto secondo.

I lavori delle 4 gallerie costruite quasi esclusivamente a cielo aperto sono in piena attività, e probabilmente dovevano terminarsi per la fine di settembre.

Airolo-Biasca. — Il franamento considerevole avvenuto alla testata *nord* della galleria di Stalvedro pareva essersi fermato nel suo movimento. Si lavorava attivamente a scaricare il grosso blocco di roccia che sostiene su questo punto una parte dei terreni superiori.

All'imbocco superiore delle quattro gallerie elicoidali, l'avanzamento è stato contrariato dall'afflusso delle acque. Nella sola galleria di Travi, i lavori dovettero essere interrotti per 3 giorni. All'imbocco inferiore della galleria di Prato, lo sgombero lascia a desiderare: esso è stato migliorato in quella di Piano-Tondo.

Fuorchè all'attacco inferiore della galleria di Travi, ove la roccia è sempre assai tenera, le roccie incontrate continuarono ad esser dure, ma in generale saltavano bene. La muratura di alcune arcate era terminata (La Lume, Piano-Tondo).

Giubiasco-Lugano. — Un franamento di roccie, avvenuto alla testata nord della galleria di Precassino, rese necessarii alcuni lavori speciali di consolidamento.

Alla testata *nord* della galleria del Ceneri, il progresso ottenuto nell'agosto colla perforazione meccanica è disceso a 61 m. Lo scolo delle acque del Trodo essendo ritornato insufficiente, si rese inutile l'uso delle due locomotive sussidiarie, recentemente installate nel fabbricato dei compressori. Uno sgorgo di 5 litri è stato aperto nella galleria di direzione.

Per sollecitare i lavori dello strozzo, ch'erano ancora in ritardo, si cominciò un secondo attacco tra i chil. 8.860 ed 8 900. Il rivestimento del tunnel si dovrà in seguito cominciare dal basso, ed i lavori di escavo completo dovranno precedere quelli della muratura.

Lo stesso dicasi per la galleria di Massagno. I lavori dell'imbocco *sud* furono ripresi il 18 agosto. Le armature non erano più necessarie.

Fabbricati. — I fabbricati per viaggiatori ad Immensee, Steinen, Svitto, Sisikon, Altorf, Amsteg ed Ambri sono già costrutti fino all'altezza dello zoccolo. Le fondamenta pel fabbricato di Airolo, su piloni ed archi di scarico, sono terminate. Si incominciò la muratura pel fabbricato per viaggiatori a Fiesso, e gli escavi per quello di Erstfeld. Il magazzeno da merci a Brunnen è terminato, e quello di Fiora è vicino ad esserlo. Inoltre si terminarono le fondamenta, e si lavorò alla muratura di alcuni caselli da guardiani. —

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di agosto risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	727	1,545	2,272
Fluelen-Goeschenen........ »	2,082	2,197	4,279
Airolo-Biasca........... »	2,236	2,208	4,444
Cadenazzo-Pino............ »	»	950	950
Giubiasco-Lugano.......... »	879	1,635	2,514
Totale N.	5,924	8,535	14,459

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di agosto su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE		Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	10,713,300	4,992,300	47
Fluelen-Goeschenen.....	»	22,325,900	11,450,300	51
Airolo-Biasca.............	»	23,886,700	11,063,000	46
Cadenazzo-Pino..	»	2,338,900	893,600	38
Giubiasco-Lugano.......	»	7,798,800	1,774,600	23
Totale	Fr.	67,063,600	30,173,800	45

Nostre Corrispondenze

Roma, 5 ottobre.

Pare accertato che l'on. Brioschi, presidente della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate, si sia convertito, almeno in parte, ed abbia rinunziato al partito di cui era prima caldo fautore, dell'esercizio prettamente governativo.

A tale conversione dovete attribuire quella specie di transazione che fu enunciata dalla Commissione stessa con un comunicato ai giornali, in cui si dice in termini molto scientifici, ma per compenso assai poco chiari, che si adotterà dalla Commissione, per proporlo al Parlamento, il sistema delle *Società di solo esercizio*.

Io confesso che non divido le idee *concordate* della Commissione d'inchiesta. La industria colla *martingala* non è industria. Ed io vorrei che l'Italia avesse il senno di creare delle condizioni vitali a questa industria ferroviaria, a cui sta per aprirsi un novello periodo.

Le transazioni son quasi sempre costituite da un *tira* e *molla*, che, proponendosi di fare il bene da tutte le parti, riesce il più spesso al risultato opposto.

In Inghilterra vi è una *Commissione* delle ferrovie, che è un vero Tribunale, non meno indipendente dal Governo che qualsiasi altro Tribunale inglese.

Il Governo non può nemmeno rivolgersi a quel Tribunale di propria iniziativa. Tutto il regime ferroviario è lì.

In Francia, il Governo è necessariamente chiamato ad omologare ogni tariffa, e può sempre impedire ad una Compagnia di rialzare una tariffa inferiore al massimo degli atti di concessione. Il Governo fissa esso medesimo la tariffa di tutte le spese e tasse, di cui il massimo non è previsto negli atti di concessione. Le Compagnie sono legalmente obbligate a *sottoporre* tutti i loro ordini di servizio all'Amministrazione governativa, che può modificare come crede il numero, la velocità, gli orarii dei convogli.

Noi creeremo un tipo *sui generis*, che ho paura sarà il pessimo di tutti. Ad ogni modo, attendiamo per giudicare. —

Grandi agitazioni circa la linea da adottarsi pel raccordamento della Novara-Arona col Gottardo. Pare che vi sieno correnti opposte vivissime anche nel palazzo di San Silvestro. Si dice che il Consiglio superiore abbia deliberato, ma si dice pure che non abbia ancora deliberato. Ad ogni modo, vedremo presto una soluzione. —

L'Ingegnere Capo-servizio della trazione per le Strade ferrate Romane, cav. Agazzi, ha studiato e sottoposto alla propria Direzione dell'esercizio due nuovi tipi di carrozze economiche da adottarsi in servizio dei treni d'interesse locale, come quelli della linea di Frascati e dell'altra di Fiumicino. Uno dei detti tipi concerne una carrozza mista di 1ª e 2ª classe, l'altro una carrozza di 3.ª Le nuove vetture avrebbero un peso non superiore alle cinque tonnellate, e conterrebbero 32 posti di 2ª o di 3ª classe e 24 di prima.

La Società delle Romane ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di far eseguire queste vetture nelle proprie officine e di esporle alla prossima Mostra nazionale di Milano. —

Vi rimetto, come di consueto, il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella decorsa settimana dal 27 settembre al 2 corrente. Esso ha approvato le seguenti opere in materia ferroviaria:

Costruzione di un nuovo fabbricato per servizio delle merci celeri, con annesso piano caricatore, nella Stazione centrale ferroviaria di Milano;

Ampliamento e sistemazione della Stazione di Cascina nella linea ferroviaria Firenze-Livorno;

Costruzione di una tettoia in ferro lungo il fabbricato viaggiatori nella Stazione ferroviaria di Pavia;

Costruzione di due ponti a travate metalliche sul fiume Freddo, ai chilometri 71 e 105 della linea ferroviaria Palermo-Trapani;

Ha del pari approvato un progetto di ferrovia da Viareggio a Lucca; ed un progetto di appalto (escluso il ferro per l'armamento della via, i meccanismi fissi delle Stazioni e le travate metalliche dei ponti) per la costruzione del tronco Colico-Morbegno, nella linea ferroviaria Sondrio-Colico-Chiavenna.

DELTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha visitato, nei giorni 3 e 4 corrente, le località toccate dai diversi tracciati progettati per la linea Novara-Pino. Da Belgirate percorse in tutti i sensi le plaghe nelle quali quella linea si contende il passaggio, e nel primo giorno visitò il tracciato da Laveno a Luvino per la Valcuvia e il lacuale corrispondente; e nel giorno susseguente quello di Ternate da Besozzo a Sesto Calende e il lacuale da Sesto a Monvalle.

In questa visita, nella quale il sig. Ministro era accompagnato dal Direttore degli studii ingegnere cav. Giambastiani, e dagli ingegneri Capi-sezione della linea, egli si informò dettagliatamente di tutti i dati tecnici ed economici

dei diversi tracciati proposti, esaminandoli con eguale accuratezza, e raccogliendo elementi di fondato giudizio per la scelta del tracciato.

Nella sera stessa del lunedì, l'onor. Ministro rientrava ad Arona, donde, accompagnatosi col comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, partiva immediatamente per visitare i lavori della grande linea del Gottardo.

Mentre pende la decisione sulla scelta del suaccennato tracciato della Novara-Pino, la Direzione tecnica prosegue e completa i suoi studii complementarii. Alle varianti studiate e in corso per la linea di Ternate, una importantissima è ora intrapresa per la linea lacuale nella tratta che comprende la Stazione e le gallerie di Laveno; col quale studio verrebbe ottenuto un accorciamento nella lunghezza totale di quelle gallerie ed una diminuzione contemporanea di sviluppo nella linea di oltre 300 metri, e ciò senza apprezzabile aumento di spesa.

Ci consta inoltre che sarà eseguito fra giorni lo studio di un raccordo per Milano con una linea, che da Gallarate, per Varano, Ternate e Besozzo, si collegherebbe direttamente a Laveno; col quale tracciato, non solo lo sviluppo della linea da Milano a Pino sarebbe considerevolmente abbreviata in confronto di tutti i progetti fin qui studiati, ma per la Lombardia il servizio verrebbe reso agevole ed indipendente dalla Stazione di Laveno, la quale, ubicata opportunamente, si presta a qualsiasi movimento e sviluppo, anche rispetto allo scalo sul Lago.

Queste diverse disposizioni, delle quali possiamo assicurare l'autenticità, mentre confermano l'imparzialità colla quale i diversi tracciati e gli interessi che vi si collegano sono studiati, ci assicurano che alla soluzione del grave quesito della linea d'accesso al Gottardo convergono tutte le forze, e che l'esecuzione di essa sarà intrapresa e condotta con ogni sollecitudine.

><

Sappiamo che la Polizia francese di Modane ricevette formale ordine dal Ministro dell'interno di Francia di non più domandare il passaporto, o qualsiasi altro documento, ai viaggiatori che transitano per quella frontiera.

Con ciò, tanto l'entrata che l'uscita tra la Francia e l'Italia sono perfettamente libere da una settimana a questa parte.

Uguale trattamento fu pure dal prefato Ministro ordinato alla frontiera di Bellegarde.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il progetto di orario invernale sulle strade ferrate dell'Alta Italia, nonchè per le corse dei battelli sul Lago Maggiore.

Il nuovo orario andrà in vigore il giorno 15 corrente.

><

Il suddetto Ministero ha pure approvato, su proposta dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il nuovo orario della linea Monza-Lecco, la quale sarà servita da tre coppie di treni ordinarii e due coppie di treni economici.

Il servizio di questi ultimi treni si ritiene verrà inaugurato coll'intervento di S. E. il Ministro dei lavori pubblici, al suo ritorno dal Gottardo.

I medesimi treni economici, secondo il nuovo orario, oltre al servire tutte le Stazioni come i treni ordinarii, faranno cinque fermate intermedie.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto che i due treni 363 e 366 fra Genova e Busalla vengano protratti fino al 15 novembre p. v.

Ha pure stabilito che l'effettuazione del treno diretto, che da Milano parte per Como alle ore 4.20 pom., sia prorogata fino a nuovo avviso; e così pure quella del treno di ritorno da Como a Milano.

><

Il Consiglio medesimo ha dato le occorrenti disposizioni per l'immediata attuazione di due nuovi treni giornalieri sulla linea Venezia-Treviso.

><

Il Ministero suddetto ha approvate alcune lievi variazioni nell'orario della ferrovia Milano-Erba, proposte dalla Società concessionaria, e rese necessarie per l'avvenuta modificazione nella corsa del treno diretto n. 40 sulla linea dell'Alta Italia, Milano-Como-Chiasso.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle Poste si è pronunziata favorevolmente sulle modificazioni proposte dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, in ordine all'orario da attivarsi nella prossima stagione invernale sulle linee affluenti a Como, Lecco ed Arona.

><

Come già abbiamo annunziato, il giorno 9 corrente si riuniranno a Parigi i delegati internazionali dei varii paesi che fanno parte dell'Unione postale, per trattare della possibilità di un accordo internazionale pel trasporto a mezzo postale di piccoli oggetti di messaggeria.

Siccome quasi tutte le Amministrazioni estere, oltrecchè dal delegato postale, si faranno rappresentare anche da un delegato dell'Amministrazione ferroviaria, così anche per l'Italia, oltre al Direttore generale delle poste, commendatore Capecelatro, prenderà parte alla Conferenza di Parigi l'ispettore principale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, cav. Frigo.

><

Sappiamo che vertono pratiche fra l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e le Compagnie Florio e Rubattino per l'istituzione di un servizio cumulativo fra le principali piazze della rete italiana ed estera coi porti toccati dai vapori delle Compagnie stesse.

><

Sappiamo che il Consiglio di amministrazione per le strade ferrate dell'Alta Italia sta occupandosi dello studio di provvedimenti che valgano ad accelerare le riparazioni al materiale mobile, affine di potere sempre meglio corrispondere alle nuove esigenze del Commercio pel considerevole aumento di traffico che si è sviluppato su quelle ferrovie.

><

Molti dei Comuni della provincia di Novara, fra i quali quelli di Domodossola, Crodo e Mergozzo, interessati nella costruzione della linea Novara-Sesto Calende-Pino, hanno inviato al Ministro dei lavori pubblici una Memoria sulla scelta del tracciato di quella linea.

Le Amministrazioni comunali suddette, dopo avere svolte considerazioni in ordine ai vantaggi della linea lacuale Sesto Calende-Laveno-Luino sulla linea interna per Val Cuvia, secondo le risultanze dei progetti defini-

tivi fatti studiare dal Governo, riassumono i vantaggi stessi come segue:

La linea lacuale, oltre al rispondere allo spirito ed alla lettera della Convenzione di Berna ed al voto della Camera, offre:

Minore lunghezza da costruirsi;

Minori pendenze, le quali stanno nel limite del 6 per mille;

Minore distanza *reale* da percorrere di un chilometro circa;

Richiede poi minor consumo di forza dinamica nell'esercizio; ha un andamento uniforme e quasi piano; i terreni da attraversare hanno maggiore stabilità; e può servire anche per la popolosa riva destra del Lago.

Le Amministrazioni stesse concludono col dire di nutrire a buon diritto la ferma fiducia che il Governo del Re; avendo unicamente in mira di provvedere all' interesse generale, adotterà per la ferrovia subalpina di accesso al San Gottardo il tracciato strettamente lacuale per Laveno, soddisfacendo così anche ai preziosi interessi della cospicua regione del Lago Maggiore.

Il Consiglio di Stato, in una recente adunanza, si è occupato dei seguenti affari concernenti il servizio delle Strade ferrate:

Approvazione di maggiori spese occorse per l'eseguimento di nuove opere nel tronco da Bella Muro a Picerno, della linea Eboli-Potenza;

Liquidazione finale delle opere di difesa al ponte sul fiume Platani, lungo il tronco da Campofranco a Caldare, delle ferrovie Calabro-Sicule;

Liquidazione delle spese dipendenti dal contratto Medici per il compimento del tronco Campofranco-Passofonduto, delle ferrovie Calabro-Sicule.

Notizie Ferroviarie Italiane

Congresso internazionale di salvataggio. — Chiudendosi la discussione sui disastri ferroviarii, vennero da ultimo adottate le seguenti proposte:

« Il Congresso fa voti perchè le strade ferrate continuino nel progresso costante in cui si mantennero finora; che sieno fatte esperienze sui segnali; che sia esteso l'uso dei freni continui, almeno sui treni passeggeri, e che sieno estese le applicazioni dei sistemi Saxby e Former.

« Fa voti inoltre che si continuino le esperienze sul modo di mettere in comunicazione i viaggiatori col personale della ferrovia addetto ai treni viaggianti. Fa voti acciò il Governo e le Amministrazioni aiutino le Società di assicurazione contro i danni degli accidenti ferroviarii; — e per ultimo il Congresso, credendo riconoscere un maggiore interesse di evitare i disastri ferroviarii nelle Società private che nel Governo, come quelle che più direttamente sono responsabili, fa voti perchè l'esercizio ferroviario resti alle Società private, fortemente ed efficacemente sorvegliate dal Governo ».

Attentati contro i treni. — Si ha da Cagliari, 30 settembre:

Ieri sera, verso le otto, fra la Stazione ferroviaria di Briori e quella di Macomer, furono scaricate due fucilate contro il treno num. 10; fortunatamente nessuno dei viaggiatori, nè del personale di servizio, rimase ferito. I colpi erano diretti al macchinista; ma, stante la velocità del treno, i proiettili colpirono invece un vetro di una vettura di terza classe, ove stava seduto a capo basso un viaggiatore.

Sulle rotaie erano stati disposti dei pezzi di legname; ciò forse colla intenzione di far deviare il treno, il quale invece non subì che piccole scosse.

Tale fatto è avvenuto là dove nello scorso agosto si ebbero a verificare frequenti incendii alle campagne, per i quali verte una causa innanzi il tribunale di Cagliari.

— Il treno di Firenze, che mercoledì sera, 29 settembre, era per entrare nella Stazione di Orte, fu assalito da una grandine di sassi.

Uno di questi colpì un conduttore nella schiena, un altro ruppe i cristalli dello sportello di un vagone, ma senza ferire alcuno.

Il treno, al fischio d'allarme del conduttore ferito, si fermò per pochi minuti; poi riprese la sua corsa.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Da un telegramma privato comunicato all'*Opinione* si apprende che il 29 settembre fu tenuta in Ronciglione l'annunciata assemblea generale dei proprietarii e rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Roma-Viterbo.

La riunione riuscì numerosissima, e bene. Tutti gl' intervenuti decisero, all'unanimità, di costituirsi in Consorzio per la costruzione della ferrovia stessa.

Tramways di Roma. — Il *Diritto* annuncia che a giorni si porrà mano ai lavori di collocamento dei binarii per la linea di *tramway* da piazza Venezia alla Stazione ferroviaria. Qualunque difficoltà è superata non solo, ma si è trovato modo di accordare tra loro la Società belga e l'impresario degli Omnibus, Marini, che hanno formato una Società per tutte le linee di *tramways* della città e dintorni.

Questo fatto tornerà, senza dubbio, molto vantaggioso alla cittadinanza romana; e già la detta Società ha *fatto* domanda al Comune per la concessione di altre linee *di tramways*, e di parecchie ne sta studiando l'effettuazione.

Ferrovia economica nel Leccese. — La Provincia di Lecce, riunita in Consorzio con alcuni Comuni, ha stabilito di far studiare un progetto di ferrovia a scartamento ridotto per congiungere le due future linee Taranto-Brindisi e Zollino-Gallipoli. I signori ingegneri Carlo Macor ed Oronzo Orlandi, incaricati di tale studio, hanno rivolto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere l'autorizzazione a procedere allo studio medesimo.

Ferrovia Treviso-Feltre-Belluno. — Leggesi nella *Gazzetta di Treviso:*

Sappiamo che il progetto di Capitolato del tratto di linea Signoressa-Biadene fu già spedito a Roma, e sarà fra breve approvato. Riteniamo che la notizia farà di certo molto piacere alle Provincie interessate.

Tramway Saronno-Fino-Camerlata. — Sabato, 9 corr., verrà inaugurato il *tramway* Saronno-Fino-Camerlata. Mercoledì scorso si fece il collaudo della nuova linea per opera della Commissione governativa, composta dell'ingegnere-capo del Genio civile, dell' Ingegnere-capo della provincia, e di un ingegnere del Commissariato delle ferrovie dell'Alta Italia.

L'esito fu soddisfacente, e le macchine, a carico completo, percorsero al passo, e si fermarono sulle massime pendenze.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Telegrafano da Berna, 1° ottobre, al *Journal de Genève:*

Da notizie officiali giunte al Dipartimento federale delle ferrovie risulta che nella galleria di Wattingen (presso Wasen, Cantone di Uri), una delle tante in costruzione sulle linee di accesso al Gottardo, la mattina del 28 settembre si staccò dalla vòlta un masso, uccidendo due operaj e ferendone tre gravemente e due leggermente. L'accidente dunque, come n'era corsa voce, non è avvenuto nella gran Galleria; e non è vero pure che una ventina di operaj sieno rimasti chiusi, poichè il caso è avvenuto a quaranta metri dall'ingresso della galleria stessa.

Tariffe austriache. — Il *Centralblatt für Eisenbahnen* pubblica una circolare del Ministro austriaco del commercio, diramata a tutte le Camere di commercio e d'industria, eccettuate quelle di Dalmazia, con cui sono

invitate a studiare la quistione delle tariffe ferroviarie ed a riferire sull'esito dell'inchiesta e sulle esigenze dei rispettivi interessati.

Le Camere di commercio devono compilare prospetti statistici sulle spedizioni interne di varii prodotti ed esporre inoltre, secondo il parere delle Commissioni formate di uomini pratici, le riforme giudicate opportune riguardo alle tariffe ferroviarie.

Disastro in Inghilterra. — La mattina del 29 settembre, avvenne uno scontro di treni sulla ferrovia North Stafford-shire. Alcuni vagoni furono ridotti in frantumi, e soffrirono danno la macchina e la strada; ma non si parla di vittime. La linea rimase interrotta per parecchie ore.

Ferrovia Pest-Salonicchio. — Secondo l'*Oesterreichische Correspondenz*, la ferrovia da Pest a Salonicchio è argomento di accordi preparatorii fra l'Austria e la Serbia: la Porta si riserba per sè, o piuttosto per la Società delle strade ferrate turche, il diritto di costruire il tracciato Ueskūp-Vranja. Visto e considerato che questo tracciato si trova sul territorio ottomano, l'Austria e la Serbia hanno aderito a questa dichiarazione. La Serbia non vuol incaricarsi che del tracciato Nisch-Vranja. A Vranja vi saranno Stazioni e Dogane separate per la Turchia e per la Serbia. La Porta ha promesso la costruzione del tracciato Ueskūp-Vranja per il 15 giugno 1883.

Ferrovie della Serbia — La *Politische Correspondenz* ha da Belgrado, 29 settembre, che il Consiglio dei ministri ha stabilite le modalità per la concessione delle costruzioni di linee ferroviarie serbe. Furono approvate le proposte della Commissione speciale per la concessione di una garanzia sul lordo e per una tariffa massima e minima; fu invece respinta quella dell' introduzione di una tariffa speciale. Il signor Polyoka, direttore delle ferrovie del Buschtiehrad, venne nominato Direttore generale delle ferrovie serbe, con uno stipendio annuo di 25,000 franchi.

Ferrovie rumene. — I giornali di Bucarest annunciano che, in seguito alle pioggie abbondanti di questi ultimi giorni, la Prahova ha considerevolmente ingrossato, e 5 o 6 chilometri della strada ferrata Ploesci-Prėdeal sono sommersi. Rotaie, pali telegrafici, case di cantonieri sono state trascinate su diversi punti dalla piena. Non si possono ancora calcolare i danni, ma sembrano considerevoli. Se le pioggie continuassero, aumenterebbero ancora più.

Notizie Diverse

Ingrandimento edilizio di Roma. — Il Consiglio comunale di Roma ha approvato a voti unanimi, nella seduta del 27 settembre p. p., la nuova Convenzione stipulata col Governo pel concorso di esso nelle opere edilizie della Capitale.

Riservandoci a riferire il testo di tale Convenzione, allorchè verrà posta in discussione al Parlamento, ne diamo intanto il seguente sunto:

Il Governo si obbliga a concorrere colla somma di 50,000,000 di lire alla spesa da sostenersi dal Comune per l'attuazione del piano ampliatore edilizio della città di Roma, da approvarsi dal Parlamento non più tardi del 31 dicembre 1881.

In questo piano sono comprese le seguenti opere pubbliche:

1. Il palazzo di giustizia;
2. Il palazzo dell'Accademia delle scienze;
3. Il Policlinico;
5. I quartieri militari per l'alloggiamento di due reggimenti di fanteria e di un reggimento d'artiglieria;
5. Uno Spedale militare, della capacità di mille letti;

Una Piazza d'armi;

Oltre a due ponti nuovi sul Tevere, coordinati al piano stesso ed alle grandi vie da aprirsi lungo le rive del fiume; nonchè il palazzo dell'Esposizione di belle arti.

La somma di 50 milioni di lire del concorso governativo sarà stanziata nei bilanci dello Stato in ragione di due milioni all'anno nei 25 anni, a decorrere dal 1882 al 1906 inclusivamente; e se, per affrettare l'esecuzione delle opere stesse, il Comune di Roma deliberasse di procurarsi i fondi necessarii mediante una operazione di credito, il Governo garantirà questo prestito, nei limiti degli stanziamenti fissati.

Ecco poi l'elenco delle altre opere edilizie più importanti da eseguirsi in Roma, a carico comunale, nel periodo di anni 20:

1. Due ponti sul Tevere nel suburbio della città;
2. Demolizione del quartiere del Ghetto, con rialzamento e sistemazione del suolo;
3. Prima serie di opere per la riforma della fognatura della città e pel risanamento del sotto-suolo.
4. Proseguimento della via Nazionale dalla piazza di Venezia alla piazza di San Pantaleo.
5. Mercato centrale.

Canali dell'Agro Veronese. — Leggesi nell'*Adige*, in data 29 settembre:

Veniamo a sapere che nel prossimo mese di novembre verrà definitivamente consegnato all'Impresa Laschi-Finzi di Verona, assuntrice di tutti i lavori del canale Giuliari, il primo tronco studiato ed elaborato dall'egregio ing. prof. Enrico Carli, ed il terzo tronco elaborato dall'egregio ing. Manganotti Giuseppe; e che subito dopo si darà mano all'esecuzione di tutti i lavori relativi, pei quali trovasi già versato nelle casse del Consorzio oltre un milione, già versato dai banchieri Figli di Laudadio Grego.

Questi lavori saranno di grande giovamento alle nostre classi lavoratrici ed operaie nel prossimo inverno. La perizia poi dei signori ingegneri preposti alla loro direzione, la solerzia ed abilità dell'Impresa assuntrice Laschi-Finzi da tutti conosciuta, ci è pegno sicuro che i lavori stessi verranno spinti colla massima alacrità, portando così al più presto le ubertosità ed il benessere nella campagna bassa della nostra provincia.

Siamo anche assicurati che l'onorevole Presidenza dell'altro Consorzio per la irrigazione dell'Agro Veronese sta facendo attivissime pratiche per avere il Decreto Reale di pubblica utilità, e che questo non tarderà molto ad esser pubblicato; cosicchè si potranno fra pochi mesi incominciare i lavori anche di questo canale, lavori che vennero assunti dalla stessa Impresa Laschi-Finzi, alla quale si è associato l'egregio ing. Giulio Brusa, assuntore dei canali Villoresi nella provincia di Milano.

Ora che l'esecuzione dei canali Giuliari e dell'Agro Veronese è certa e prossima, spariranno, ne siamo certi, i piccoli antagonismi fra gli interessati, per non pensare tutti che all'immenso utile derivabile alla nostra provincia.

Concessioni di derivazioni d'acque. — Con R. Decreto dell'11 agosto scorso (*Gazz. Uff.* del 28 settembre p. p.) è concessa facoltà agl'individui indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (1 per ciascuna delle provincie di Porto Maurizio, Potenza, Massa, Benevento, Firenze e Roma, ed 1 sottoprefettura di Lecco); 2 concessioni d'acqua per irrigazione (1 prov. di Vicenza e Mantova); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia (prov. di Como).

— Con R. Decreto del 22 d^c^. mese (*Gazz. Uff.* del 2 corr.) è concessa la suddetta facoltà agl'individui e Corpi morali indicati nell'unito elenco. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (3 in prov. di Genova, 1 Alessandria, 1 Cuneo, 1 Belluno, 1 Aquila); 3 concessioni d'acqua per irrigazione (1 prov. di Mantova, 1 Padova, 1 Treviso); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia (1 prov. di Como, 1 sotto-prefett. Pallanza).

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 14 agosto scorso (*Gazz. Uff.* 28 sett.), è aggiunta all'elenco delle strade provinciali di Avellino quella da Flumeri a Villanova del Battista, cioè dalla Sella S. Rocco alla Sella Santa Regina.

Servizio postale. — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato il seguente avviso:

Si fa noto che dal 1° ottobre corrente venne istituito un Ufficio di posta italiano a Susa in Tunisia, il quale è incaricato di tutte le operazioni di trasmissione e ricevimento delle corrispondenze ordinarie e raccomandate, nonchè del servizio dei vaglia.

Le tasse per le corrispondenze dell'Italia per Susa e di Susa per l'Italia sono quelle stesse determinate dal R. Decreto dell'8 settembre 1878, cioè:

Lettere, francatura al destino, francate in partenza, ogni 15 grammi . . . . Cent. 20
Id. non francate in arrivo, id . . . . . . » 30
Cartoline postali semplici . . . . » 10
Id. con risposta pagata. . . . . » 15
Carte d'affari manoscritte, ogni 50 grammi . » 20
Campioni di merci a stampe, ogni 40 grammi. » 2
Diritto fisso di raccomandazione . . . . . » 30
Ricevute di ritorno . . . . » 20

Le tasse per le corrispondenze scambiate tra gli Ufficii postali italiani stabiliti sulle coste della Tunisia e della Tripolitania, cioè Tunisi, La Goletta, Susa e Tripoli di Barberia, sono le seguenti:

Lettere, francatura libera fino al destino, che si francano in partenza, il porto di 15 grammi . . . . . Cent. 15
Lettere non francate in arrivo, id. . . . . . » 30
Cartoline postali semplici, francatura obbligatoria » 10
Id. con risposta pagata. . . . . » 20
Carte manoscritte, campioni di merci, francatura obbligatoria, il porto di 50 grammi . . . » 5
Stampe d'ogni specie, id., id. . . . . . . » 2
Diritto fisso di raccomandazione . . . . . » 25
Ricevute di ritorno . . . . » 10

Finalmente le tasse delle corrispondenze scambiate tra gli Ufficii anzidetti ed i paesi esteri sono quelle medesime indicate dalla tariffa da e per l'estero.

Rimane però sempre ferma l'eccezione riguardo all'Ufficio di Tripoli, pel quale la francatura è obbligatoria e la raccomandazione non è ammessa.

Il peso di un pacco di carte d'affari non può eccedere i 2 chilogrammi, e quello dei campioni i 300 grammi.

Per ogni vaglia da o per l'Uffizio di Susa, viene riscossa la tassa di cent. 50 fino a lire 50: 1 lira oltre lire 50 fino a lire 100; ed oltre lire 100, si aggiungeranno centesimi 50 ogni 100 lire o frazione di 100 lire.

Il limite massimo dell'importo di ciascun vaglia è di lire 1000 per quelli emessi in Italia sull'Ufficio di Susa, e di lire 3000 per quelli rilasciati da quest'ultimo Ufficio sull'Italia.

Servizio telegrafico. — Il 26 settembre p. p., in Albaredo d'Adige (provincia di Verona), ed il 28 in Carpeneto (provincia di Alessandria), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— L'on. Baccarini, secondando le domande di parecchi Comuni del regno, ha disposto che dal 1° gennaio 1881 siano attivati cento nuovi Ufficii telegrafici. È a questo fine che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici propone nello stato di prima previsione delle spese per l'anno 1881 del proprio Ministero un aumento di L. 232,490 nel capitolo « Personale degli Ufficii telegrafici ».

— L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annuncia:

Che la Compagnia *Direct United States Cable* (cavo transatlantico diretto), dal 1° ottobre corr., rimette in vigore le tasse pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 giugno u. s., che sono uguali a quelle della *Compagnie Française du Télègraphe de Paris à New-York*, tranne per alcune destinazioni per le quali evvi qualche differenza in meno.

Si rammenta però che per l'America del Nord e per l'America Centrale le vie meno costose sono quelle di Brest e di Valentia (cavi della Compagnia *Anglo American*).

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Importazione di carne di maiale in Germania, e di medicinali nell'Impero Austro-Ungarico.

Si proviene il pubblico che questa Amministrazione è stata informata essere vietata l'importazione in Germania, tanto per la via del Brennero come per quella di Modana, della carne di maiale, trita o altrimenti ridotta in piccoli pezzi, o diversamente preparata, e di ogni specie di salsiccie, *in provenienza dall'America*, fatta soltanto eccezione per i prosciutti intieri ed i lardi.

Partecipasi ancora che le spedizioni di ogni sorta di medicinali dirette nell'Impero Austro-Ungarico, giunte ai transiti di Gorizia o di Ala, sono respinte da quelle Dogane, a meno che le spedizioni stesse sieno dirette ad un farmacista patentato di Gorizia o di Ala, oppure scortate da un certificato dell'Autorità politica del luogo ove sono destinate.

Le spedizioni di medicinali in transito per detto Impero non sono, per altro, soggette alle formalità sovra indicate.

Nel rendere note siffatte disposizioni agl'interessati per loro opportuna norma, richiamasi tuttavia quanto fu detto nell'Avviso al pubblico del 25 febbraio c. a., circa la nessuna responsabilità che questa Amministrazione intende di assumere per gli eventuali ritardi o le mancate consegne delle merci di cui trattasi.

Milano, 30 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Avviso

SERVIZIO CUMULATIVO COLLE POSTE AUSTRIACHE.

Trasporti di numerario, oggetti preziosi e carte-valori.

In seguito ad accordi intervenuti fra quest'Amministrazione e le I. R. Poste Austro-Ungariche, in ordine alla condizionatura dei colli contenenti oggetti preziosi, numerario e carte-valori, si porta a conoscenza del pubblico, che i colli medesimi, perchè sieno accettati pel trasporto in servizio diretto colle Poste Austriache, oltre all'essere condizionati giusta le prescrizioni in vigore, dovranno essere muniti di suggelli a fuoco o di piombi su tutte le pieghe, cuciture od angoli, in modo da non lasciar adito alle sottrazioni, senza lesione di uno dei suggelli stessi.

Inoltre i colli, di cui trattasi, dovranno portare, senza eccezione, l'indirizzo scritto sull'imballaggio stesso, e perciò avvertesi che non saranno accettati quelli che avessero gli indirizzi attaccati con cordicella, od in qualunque altro modo sovrapposti ai colli.

Milano, 1° ottobre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si sottrassero, nella scorsa settimana, alle influenze comuni; e ciò forse è dovuto alla poca animazione del mercato a loro riguardo. Le Azioni della Società delle Meridionali, dopo essersi tenute per più giorni quasi stazionarie tra il 464 al 463, trovarono danaro a 474, e chiusero a 472. Ferme le Obbligazioni relative sul 298 contanti; nominali i Boni a 593.

Le Sarde, della serie A, non curate e rimaste a 304.25; le altre, della serie B, a 301; le nuove, richieste a 298 e 298.25.

Le Pontebbane invariate sul 478; le Meridionali austriache sul 294; le Palermo-Trapani, sul 323 quelle di prima emissione

e sul 283 le altre di seconda emissione. Le Centrali Toscane ebbero il prezzo di 483. Le Azioni Ferrovie Romane poco negoziate a 162 e 161 fine ottobre.

A Parigi, le Lombarde si aggirarono sul 183 circa; le Obbligazioni relative sul 267; le Vittorio Emanuele tra il 280 al 278. Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 146; le Obbligazioni a 338.

CONVOCAZIONI

Società delle Cartiere Meridionali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 corr. in Napoli (Banca Napoletana), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1879-80 ed il rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 6 amministratori uscenti d'ufficio.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima della ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 27 settembre p. p. si pagano agli azionisti L. 11.25 per azione, come secondo dividendo 1880, presso la Banca agricola industriale in Vigevano, e presso la Banca Musso e Guillot in Torino.

Avvisi d'Asta

L'11 corr., presso la Prefettura di Cagliari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di Scuola magistrale maschile in Lanusei, per la presunta somma di L. 56,500. Deposito interinale lire 3000 in numerario o rendita D. P,; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Procida, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una scogliera nella marina Corricella, per il presunto importo di L. 86,959.31. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 4000 in biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 8000 in rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della demolizione e ricostruzione del braccio di fabbrica a levante del 2° cortile della Caserma S. Guglielmo in Ferrara, per l'importo di L. 60,000, ribassato del 16.79 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare marittimo in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto delle escavazioni subacquee nelle darsene e nei canali ed ancoraggi esterni ed interni dell'Arsenale di Venezia, per l'importo di L. 237,000. Deposito cauzionale L. 60,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Ancona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dell'escavazione quinquennale del porto-canale di Sinigaglia, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 52,796.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto 1885. Deposito interinale L. 2500 in numerario; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione del torrente Spiriti, dall'abitato di S. Giuseppe di Ottaiano sino al torrente San Lorenzo, con sistemazione dell'infimo tronco di questo, per la presunta somma di L. 72,270. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una variante al tronco Grottamurata-Platani della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, della lunghezza di m. 5070.55, in diminuzione dell'importo di L. 201,598.97, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il presunto importo di L. 92,500. Consegna entro 200 giorni in 3 rate: la 1ª di 10,000 entro 100 giorni, e le altre due, di 7500 ciascuna, di 50 in 50 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 9,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 22,000 sbarre in acciaio per canne di fucili (mod. 1870) fucinate, per il presunto importo di L. 59,400. Consegna entro 150 giorni in 3 rate: la prima di 8000 dopo 60 giorni, e le altre due, di 7000 ciascuna, di 40 in 40 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 6000 come sopra.

— Il 19 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rinforzo del Molo San Vincenzo nel porto di Napoli, in diminuzione dell'importo di lire 1,031,320, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì del 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Macerata, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della novennale manutenzione della strada Pia, sull'importo complessivo di lire 55,822.62, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto 1889. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento delle opere di difesa, in gettate di scogli, del porto di Licata, per il presunto importo di L. 2,038,818.35. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 100,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ingrandimento dell'Ospedale militare della Maddalena in Messina, per il presunto importo di L. 194,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito cauzionale L. 20,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un molo a scogliera per difesa del porto di Marsala, in diminuzione dell'importo di L. 290,254.13, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 19,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 8500 di rame in verghe (sagomato), per l'importo di L. 22,950. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 2300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la suddetta Direzione, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 16,100 di rame in verghe (sagomato), per l'importo di L. 45,920. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 4600 come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di una grande tettoia metallica per la Stazione di Trapani.

La stessa Impresa ha assunto l'appalto di circa 80 tonnellate di materiale minuto di armamento (arpioni, chiavarde e ganasce) per la ferrovia Sicula-Occidentale.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XXI.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° ottobre 1880. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1881 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.
Dal 1° gennaio 1881 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
5	21	25	4626	23126	23130	9329	46641	46645	66271	66275	94291	94295	117866	117870
306	1526	1530	4707	23531	23535	9382	46906	46910	67521	67525	94551	94555	119281	119285
363	1811	1815	4781	23901	23905	9515	47571	47575	68236	68240	94731	94735	119796	119800
417	2081	2085	4790	23946	23950	9613	48061	48065	68331	68335	95401	95405	120861	120865
561	2801	2805	4874	24366	24370	9691	48451	48455	68346	68350	95686	95690	121151	121155
577	2881	2885	5197	25981	25985	9731	48651	48655	68631	68635	96071	96075	122081	122085
654	3266	3270	5203	26011	26015	9845	49221	49225	70136	70140	96176	96180	123051	123055
666	3326	3330	5306	26526	26530	9859	49291	49295	72111	72115	96746	96750	114116	124120
860	4296	4300	5457	27281	27285	9943	49711	49715	72331	72335	96921	96925	124386	124390
913	4561	4565	5470	27346	27350	9990	49946	49950	72401	72405	97046	97050	125721	125725
983	4911	4915	5589	27941	27945	10031	50151	50155	73101	73105	97151	97155	127386	127390
1163	5811	5815	5689	28441	28445	10182	50906	50910	73451	73455	97826	97830	127576	127580
1195	5971	5975	5712	28556	28560	10283	51411	51415	73506	73510	100031	100035	124116	128120
1280	6396	6400	5713	28561	28565	10355	51771	51775	74051	74055	100176	100180	130631	130635
1326	6626	6630	5843	29211	29215	10608	53036	53040	74516	74520	101366	101370	130636	130640
1398	6986	6990	5968	29836	29840	10656	53276	53280	74941	74945	101586	101590	130881	130885
1423	7111	7115	5981	29901	29905	10761	53801	53805	74951	74955	102256	102260	131341	131345
1491	7451	7455	5990	29946	29950	10778	53886	53890	76111	76115	102291	102295		
1639	8191	8195	6430	32146	32150	10832	54156	54160	76821	76825	102801	102805		
1695	8471	8475	6452	32256	32260	10930	54646	54650	77216	77220	103031	103035		
1855	9271	9275	6518	32586	32590	10989	54941	54945	77971	77975	103151	103155		
1874	9366	9370	6520	32596	32600	11081	55401	55405	78151	78155	103821	103825		
1888	9436	9440	6652	33256	33260	11234	56166	56170	78521	78525	104366	104370		
1910	9546	9550	6656	33276	33280	11259	56291	56295	79191	79195	104661	104665		
1963	9811	9815	6659	33291	33295	11307	56531	56535	79301	79305	105301	105305		
1976	9876	9880	6802	34006	34010	11365	56821	56825	81306	81310	105701	105705		
2055	10271	10275	6818	34086	34090	11374	56866	56870	81336	81340	105896	105900		
2232	11156	11160	6839	34191	34195	11432	57156	57160	81731	81735	106496	106500		
2518	12586	12590	6869	34341	34345	11454	57266	57270	82106	82110	106926	106930		
2611	13051	13055	6973	34861	34865	11478	57386	57390	82791	82795	108056	108060		
2638	13186	13190	7042	35206	35210	11564	57816	57820	83341	83345	108216	108220		
2843	14211	14215	7104	35516	35520	11583	57911	57915	83621	83625	108776	108780		
2873	14361	14365	7167	35831	35835	11602	58006	58010	83716	83720	109131	109135		
3007	15031	15035	7466	37326	37330	11665	58321	58325	83856	83860	109436	109440		
3063	15311	15315	7474	37366	37370	11681	58401	58405	84001	84005	109876	109880		
3209	16041	16045	7546	37726	37730	11770	58846	58850	84096	84100	109966	109970		
3225	16121	16125	7777	38881	38885	11819	59091	59095	85176	85180	110436	110440		
3250	16246	16250	7779	38891	38895	11923	69611	59615	85241	85245	111611	111615		
3465	17321	17325	8070	40346	40350	11944	59716	59720	85361	85365	111806	111810		
3717	18581	18585	8239	41191	41195	12004	60016	60020	85776	85780	112076	112080		
3764	18816	18820	8258	41286	41290	12037	60181	60185	85986	85990	112206	112210		
3770	18846	18850	8296	41476	41480	12102	60506	60510	86106	86110	112351	112355		
3801	19001	19005	8429	42141	42145	12192	60956	60960	87666	87670	112781	112785		
3827	19131	19135	8440	42196	42200	12254	61266	61270	87676	87680	114401	114405		
3854	19266	19270	8476	42376	42380	12287	61431	61435	87696	87700	114416	114420		
3992	19956	19960	8619	43091	43095	12320	61596	61600	88186	88190	114426	114430		
4139	20691	20695	8754	43766	43770	12383	61911	61915	89041	89045	114566	114570		
4346	21726	21730	8866	44326	44330	12388	61936	61940	89331	89335	115611	115615		
4391	21951	21955	8884	44416	44420	12474	62366	62370	90376	90380	116016	116020		
4393	21961	21965	8938	44686	44690	12635	63171	63175	91741	91745	117016	117020		
4465	22321	22325	8975	44871	44875	12861	64301	64305	92116	92120	117106	117110		
4477	22381	22385	9028	45136	45140	12908	64536	64540	93256	93260	117126	117130		
4552	22756	22760	9151	45751	45755	12920	64596	64600	93401	93405	117136	117140		
4595	22971	22975	9254	46266	46270	12934	64666	64670	93726	93730	117701	117705		
4624	23116	23120	9269	46341	46345				93911	93915	117761	117765		

Firenze, il 1° ottobre 1880. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER FORNITURA DI TAVOLONI DI QUERCIA ROVERE

La Società delle Ferrovie Romane volendo acquistare seimila (6,000) metri quadri di tavoloni di Quercia Rovere per la costruzione dei Cunei occorrenti per l'armamento a cuscinetti, apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere alla detta fornitura, la quale sarà divisa in tre lotti di duemila (2,000) metri quadri ciascuno.

Il Capitolato d'appalto è visibile presso la Direzione generale della Società (Ufficio dell'Economato), nell'Uffizio centrale dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento e presso i Capi Stazione di ROMA, FOLIGNO, SIENA ed AREZZO.

I tavoloni dovranno essere esclusivamente di Quercia Rovere, dello spessore di millimetri ottanta (0,080), della lunghezza variabile da 1^{m},08 a 2^{m},16 e della larghezza non minore di 0^{m},14.

La prima consegna di essi tavoloni dovrà aver luogo un mese dopo la firma del contratto, secondo le prescrizioni del Capitolato, e la fornitura continuerà per consegne mensili in ragione di metri quadri 400 per ogni lotto, in modo da essere ultimata entro cinque mesi a partire dalla data del precitato contratto.

Ogni concorrente dovrà per ciascun lotto fare nella Cassa della Società un deposito di garanzia del valore di italiane L. 300 in contanti o in Cartelle del Debito pubblico.

Le offerte, compilate secondo la Modula inserta nel Capitolato, dovranno pervenire alla Direzione generale della Società avanti le ore 2 pomeridiane del giorno 12 ottobre p. v.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

OFFERTA PER TAVOLONI.

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto minor prezzo. Essa intende su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

Firenze, 28 settembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **27,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,652,500** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **269,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, rame e ottone da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

APPALTO DEGLI STECCATI E DELLE SIEPI

L'infrascritta Direzione è intenzionata di appaltare la fornitura e la messa in opera degli steccati e delle siepi lungo la ferrovia, e precisamente:

TRONCO	Steccato usuale con stanghe	Siepe spessa	Di cui sono da piantare su terreno roccioso circa:
	metri lineari	metri lineari	metri lineari
Immensee-Fiora	29,200	1,900	500
Fiora-Göschenen	49,800	1,700	4,600
Airolo-Biasca	49,800	300	1,000
Cadenazzo-Pino	21,400	—	600
Giubiasco-Lugano	39,700	200	4,000
	189,900	4,100	10,700

Il rispettivo Capitolato sta a disposizione presso il nostro Ufficio tecnico a Lucerna.

Le offerte, che ponno farsi per uno o più o per tutti i suddetti tronchi, dovranno innoltrarsi alla infrascritta Direzione *al più tardi per il 15 ottobre corrente.*

La Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIII. — Venerdì 8 Ottobre 1880. — SUPPLEMENTO al N° 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Ferrovia del Gottardo. Ottavo Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del* 30 *giugno* 1880 (Cont.) — *La corazzata* Italia — *Annunzi.*

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 *giugno* 1880.

(Continuazione — Vedi n. 39).

V. — *Costruzione della linea* (Seguito).

Passiamo ora alla descrizione dei lavori della *Galleria del Gottardo*, cominciando dalla *testata nord*.

Le modificazioni introdotte nelle installazioni sono: lo spostamento d'un serbatoio ad alta pressione del fabbricato dei compressori al profilo 3000, destinato al servizio delle locomotive; le riparazioni eseguite alle rampe di terra dei depositi di dinamite; e la costruzione di una tettoia per le provviste di cemento.

La lunghezza del condotto d'aria ascendeva alla fine di dicembre a 7700 m., non compreso il condotto per le locomotive ad aria: 5133 m. di tubi avevano un diametro interno di m. 0.20.

La pressione media dell'aria compressa utilizzata nella perforazione e nella ventilazione della galleria fu di 6.6 atmosfere all'entrata della galleria, e di 4.1 atmosfere alla fronte d'attacco della galleria di direzione; e la pressione dell'aria per l'alimentazione delle locomotive fu in media di 11.3 atmosfere.

La quantità d'aria aspirata dai compressori variò, secondo la quantità d'acqua di cui si disponeva, da 96,700 m. c. in novembre a 143,400 m. c. in agosto; e fu in media di 126.400 m. c., ossia in media giornaliera di 137,700 m. c. dal mese di aprile al mese d'ottobre, e di 115,000 m. c. nei mesi da gennaio ad aprile e da ottobre a gennaio.

Alla fine dell'anno 1879, il numero delle perforatrici era di 146, cioè:

83	perforatrici	sistema	Ferroux (nuovo modello)
14	»	»	» (antico modello)
1	»	»	» (id. con trepiede mosso a mano)
16	»	»	Dubois François
8	»	»	Turrettini
19	»	»	Mac-Kean (piccolo calibro)
2	»	»	Sommeiller
1	»	»	» (piccolo calibro)
2	»	»	Burleigh

delle quali non sono ora più adoperate che le 83 macchine Ferroux (nuove).

I lavori di escavo eseguiti nel 1879 e regolati sulle sezioni del diagramma si suddividono secondo le cubature seguenti:

Galleria d'avanzamento .	m. c.	1177.0 ×	7.7 =	9,063
Allargamento in calotta .	» »	1162.6 ×	9.5 =	11,045
Cunetta dello strozzo . .	» »	1113.4 ×	9.5 =	10,576
Strozzo	» »	1141.1 ×	18.4 =	20,996
			Totale metri cubi	51,680

Dividendo questa cubatura totale per 45.1 (superficie del profilo di escavo della galleria), si ottiene per l'annata un avanzamento di 1[illegible] m. Il programma esigeva una lunghezza di $\frac{2977}{2}$, ossia in [illegible]ra rotonda 1490. Il massimo dell'avanzamento si realizzò nel mese di settembre, in cui si eseguirono 108.4 m. di galleria, ed il minimo in aprile con 56 m.

La galleria di direzione è stata prolungata da 6356 a 7533 m., cioè di 1177 m. nel gneiss micaceo del tipo del Gurschen, le cui varietà e strati secondarii avevano la potenza qui sottoindicata:

Gneiss	m.	391
Gneiss a turmalina	»	25
Gneiss compatto	»	26
Gneiss micaceo ordinario	»	510
Gneiss micaceo a struttura di schisto micaceo . .	»	90
Gneiss micaceo ecomposto	»	69
Gneiss anfibolico ed anfibolo	»	55
Pietra ollare	»	5
Totale	m.	1177

Passiamo ora alla descrizione dei lavori della *testata sud*.

Rispetto agli escavi, devesi accennare che il condotto dal Ticino dovette essere spostato in parecchi punti, a fine di sottrarle viemmeglio agli effetti delle valanghe. La comunicazione tra i compressori a colonna d'acqua ed il grande serbatoio è stata smontata, ed il condotto del Ticino è stato direttamente collegato al condotto della galleria. Nel mese di novembre una 2ª locomotiva a vapore fece il servizio al di fuori della galleria, e nel mese di dicembre, quand'era necessario, essa ha circolato nelle parti compiute della galleria.

Alla fine dell'anno, la lunghezza dei binarii di servizio ascendeva nell'interno della galleria ad 8837 m. ed a 950 m. al di fuori: il condotto d'aria aveva una lunghezza di 11,489 m. Su questa cifra, 5707 m., ossia il 50 0/0 della lunghezza totale, avevano un diametro di 200 mill., e 4010, ossia il 34 0/0, un diametro di 50 mill. Il condotto d'aria per l'alimentazione delle locomotive si componeva unicamente di questi ultimi.

La tensione media dell'aria spinta nella galleria pel funzio-

namento delle perforatrici e delle pompe, come pure per la ventilazione era di 4.4 atmosfere all'imbocco e di 3.5 atmosfere alla fronte di taglio. L'aria necessaria alle locomotive aveva una tensione massima di 10.7 atmosfere e media di 9.6 atmosfere. La cubatura dell'aria aspirata dai compressori varcò notevolmente ed ascendeva secondo la quantità d'acqua di cui si disponeva, al massimo nel mese di no-

vembre a . . . . m. c. 135,100 } in
al minimo nel mese di marzo, a . . . » » 79,500 } 24
in media nell'anno intero a. . . . . » » 116,000 } ore

L'effetto utile dei compressori è con questo calcolo ritenuto nel 60 0[0].

Alla fine dell'anno si trovavano sul posto 90 perforatrici, cioè:

7 perforatrici sistema Dubois-François
65 » » Mac-Kean
18 » » Ferroux,

delle quali però non si adoperarono che quelle Mac-Kean modificate da Seguin.

La cubatura della roccia scavata nel 1879 nelle varie sezioni del diagramma è la seguente:

Galleria d'avanzamento	m. q. 1158.5	× 7.7	= m. c.	8,920
Allargamento in calotta	» » 1035.2	× 9.5	= » »	9,834
Cunetta dello strozzo	» » 975.5	× 9.5	= » »	9,267
Strozzo	» » 1130.5	× 18.4	= » »	20,801
			Totale m. c.	48,822

Questa cubatura totale, divisa per 45.1 (sezione del vuoto della galleria), equivale ad un avanzamento annuo di 1083 m. Il programma prescriveva in cifra rotonda m. 1490. Il maggiore avanzamento si realizzò in giugno con 105.8 m. correnti, ed il minore in novembre con 78.8 m.

La galleria d'avanzamento è stata prolungata da m. 5843.5 a m. 7002, traverso le roccie seguenti:

Gneiss micaceo	m. 727
Gneiss micaceo somigliante allo schisto micaceo	» 38
Gneiss ordinario	» 365
Gneiss compatto	» 2
Anfibolo	» 25.5
Totale	m. 1158.5

Per ciò che concerne la *Galleria nel suo complesso*, la grande verificazione dell'asse ebbe luogo dal lato nord in ottobre e dal lato sud in maggio, e diede risultati favorevoli, che lasciano sperare il compimento soddisfacente del traforo definitivo.

Il quadro seguente mostra in quale misura l'imprenditore è riescito a soddisfare il programma stabilito colla Convenzione addizionale del 21[25 settembre 1875:

DESIGNAZIONE dei lavori	STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1878			AVANZAMENTO nel 1879			STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1879		
	secondo il programma	In realtà	Differenza	secondo il programma	In realtà	Differenza	secondo il programma	In realtà	Differenza
Galleria d'avanzamento...	12404	12199,5	— 204,5	2496	2335,5	— 160,5	14900	14535,0	— 365,0
Allargamento in calotta..	10900	10772,4	— 127,6	3000	2197,7	— 802,3	13900	12970,1	— 929,9
Cunetta dello strozzo....	10746	8570,2	—2175,8	2904	2088,9	— 815,1	13650	10659,1	—2990,9
Strozzo..................	9528	7256,5	—2271,5	3204	2271,6	— 932,4	12732	9528,1	—3203,9
Volta....................	9984	9261,9	— 772,1	3096	1451,4	—1644,6	13080	10713,3	—2366,7
Piedritti	9464	6863,3	—2600,7	3096	2164,4	— 931,6	12560	9027,7	—3532,3

Laonde l'arretrato si accrebbe per tutte le parti in lavoro, fuorchè nella galleria d'avanzamento, ove la differenza tra l'avanzamento realizzato e quello richiesto dal programma è insignificante. *(Continua).*

LA CORAZZATA ITALIA

Su questa grande nave della R. Marina italiana, che fu felicemente varata a Castellammare di Stabia il 29 settembre p. p., alla presenza del Re, dei Ministri, del Corpo diplomatico, di tutte le Autorità civili e militari, e di un'immensa folla plaudente, togliamo dall'*Italia Militare* i seguenti cenni:

Questa nave, la quale sarà indubbiamente la più potente di quante ne esistono, e conserverà ancora per molti anni questa sua supremazia, ha le seguenti dimensioni principali:

Lunghezza fra le Pp	Met. 122,00
Larghezza massima	» 22,50
Immersione media	» 8.48
Altezza totale al ridotto	» 17,52
Dislocamento in completo carico	Tonn. 13,850

I suoi piani, che datano dal 1875, sono opera dell'ispettore del Genio navale comm. Brin, il quale ha informato in essa il vasto concetto del vice-ammiraglio Saint-Bon, allora Ministro della marina, di avere cioè: una nave potentissima per mezzi di offesa e di difesa, dotata di velocità maggiore non solo di quella di tutte le altre navi da battaglia allora in costruzione od in progetto, ma benanche di quelle che, verosimilmente, potrebbero da altre Potenze costruirsi in un prossimo avvenire; autonoma, cioè a dire capace d'intraprendere lunghissime navigazioni o di scorrazzare per molti mesi il mare, senza bisogno di rifornirsi di carbone; atta a trasportare rilevante quantità di truppe, atta a tenere il mare con qualunque tempo; garantita, per quanto è possibile, dagli attacchi sottomarini e dagli effetti degli urti, cioè a dire dotata, per quanto è possibile, d'*insommergibilità*, e con le artiglierie potentemente protette.

I progressi in fatto di macchine e caldaie marine, in fatto di metallurgia ed in fatto di costruzione navale, dei quali il comm. Brin si è servito, lo hanno messo in grado di risolvere il difficilissimo problema con una nave delle dimensioni suddette, le minime che si potevano sperare per soddisfare a tutte le condizioni dianzi accennate.....

L'apparecchio motore dell'*Italia*, costruito nelle celebri officine dei signori Penn et Sons di Greenwich, è del tipo da noi già sperimentato con pieno successo sul *Cristoforo Colombo* e sul *Barbarigo*. Esso tipo è tale che, mentre è capace di uno sviluppo grandissimo di forza con tutte le caldaie in azione, ammette un'andatura tanto economica, quanto si può desiderare. L'apparecchio motore in parola è costituito da 4 macchine indipendenti, le quali si possono accoppiare a due a due sopra i due assi delle eliche, e da 26 caldaie collocate in 6 compartimenti, tre a prua e tre a poppa delle macchine, assolutamente indipendenti gli uni dagli altri. Ciascun gruppo di caldaie ha il suo fumaiuolo; quindi, anche ammessa una grande avaria in uno dei sei compartimenti, la potenza evaporatrice non resterebbe ridotta che, al massimo, del sesto, e quindi la velocità della nave di qualche mezzo miglio o poco più.

Ciascuna delle 4 macchine è costituita da 3 cilindri, nei quali, nell'andatura a tutta forza, si può immettere il vapore direttamente dalle caldaie; mentre nell'andatura economica il vapore è immesso direttamente in un solo dei detti cilindri, e, dopo avere agito in esso, si espande negli altri due. Con l'andatura a tutta forza, ciascuna macchina potrà sviluppare 4500 cavalli indicati; quindi fra le 4 complessivamente, si avrà lo sviluppo di 18,000 cavalli indicati. La velocità che potrà essere impressa alla nave in questo caso, sarà di 17 miglia circa, e chi sa che non si superi!

Nell'andatura economica, la forza sviluppata complessivamente dalle 4 macchine sarà di 7000 cavalli, e la nave potrà acquistare la velocità di circa 13 miglia; e col minimo sviluppo di forza possibile con le 4 macchine riunite, cioè circa 4500 cavalli indicati, la nave potrà raggiungere 11 o 12 miglia di velocità.

Sconnettendo poi le macchine prodiere, si potrà diminuire lo sviluppo di forza sino a 1000 cavalli indicati circa, e la nave raggiungerà le 7 miglia circa di velocità.

Concludendo quindi: in grazia della speciale disposizione del suo apparecchio motore e del tipo di questo, l'*Italia* potrà avere velocità variabili, secondo il bisogno e la convenienza, dalle 7 alle 17 miglia, e forse raggiungerà le 18 miglia per ora. Il suo approvvigionamento ordinario di carbone sarà sufficiente per farle percorrere circa 1200 miglia a tutta velocità, 4500 alla velocità di 13 miglia circa, 17,000 circa alla velocità di 7 miglia all'ora; il che vuol dire che essa potrà tenere il mare per circa 3 mesi senza rifornirsi di carbone, e sempre in moto, incrociando o in mare largo o sotto una costa. E qui bisogna aggiungere che per passare dalle velocità ridotte alle più alte ed alla massima, occorrono in generale pochi minuti; e per passare da quella di 13 miglia alla massima, occorrono appena pochi secondi.

Notisi infine, come si è detto, che l'*Italia* potrà imbarcare una quantità di carbone circa doppia del suo approvvigionamento normale, stivandolo nelle cellule dell'imbagliatura cellulare.

Naturalmente, sulla nave in discorso, la quale sarà dotata di tutti i più recenti perfezionamenti nei suoi accessorii, la sostituzione dei motori meccanici a quelli animati nei diversi servizii di bordo è stata fatta nella più vasta scala.

Le àncore si manovreranno a vapore, le manovre di ormeggio della nave si potranno eseguire a vapore, le trombe d'incendio funzioneranno a vapore, l'elevazione delle ceneri si eseguirà a vapore; oltre ai ventilatori ordinarii, vi saranno a bordo moltissimi ventilatori meccanici, animati da motori speciali a vapore; il timone sarà governato a vapore, con meccanismi servo-motori indipendenti, oltre i congegni per manovrarlo a mano. L'elevazione delle cariche e dei proiettili, la manovra delle piattaforme, la punteria ed il caricamento dei cannoni saranno eseguiti mercè apparecchi idraulici, animati da speciali motori a vapore, ed infine anche l'elettricità, questo agente misterioso, riceverà ampia applicazione sull'*Italia* per la trasmisione degli ordini, per lo sparo dei cannoni, e forse per l'illuminazione.

Grazie a tali ampie applicazioni dei motori meccanici ai diversi servizii di bordo, i quali, s'intende, potranno tutti eseguirsi anche a braccia in caso d'avarìa in qualche congegno, l'equipaggio dell'*Italia* sarà di circa 500 persone, della metà cioè di quello occorrente per uno degli antichi vascelli di linea, i quali avevano uno spostamento del terzo di quello dell'*Italia*.

Lo scafo dell'*Italia* è interamente costrutto di ferro omogeneo, ossia acciaio malleabile, fornito dall'industria straniera, perchè disgraziatamente sinora non abbiamo in Italia uno Stabilimento siderurgico, che produca acciaio atto alle costruzioni navali.

L'impiego di questo metallo, ora già largamente introdotto nelle costruzioni navali di Francia e d'Inghilterra, ed una bene studiata struttura, che a molta robustezza accoppia molta leggerezza, hanno permesso di avere uno scafo relativamente leggerissimo. Invero, il suo peso attuale è di circa tonnellate 3800; ed ultimato del tutto, sarà di circa 4500 tonnellate. Or, quando si pensa che lo scafo di una nave da guerra non è che il mezzo od il veicolo che voglia dirsi, destinato a trasportare più o meno rapidamente una data potenza da un luogo ad un altro, non si può che rimanere maravigliati e compiaciuti dei progressi fatti nell'architettura navale. Infatti, il peso dello scafo dell'*Italia* non è che il 32 per cento del suo intero spostamento, mentre il peso dello scafo di uno degli stupendi vascelli di linea di 18 o 20 anni or sono oltrepassava il 50 0[0] del loro spostamento; e notisi che allora non si trattava, come ora, di dover sostenere migliaia di tonnellate concentrate in piccola zona.

La carena, cioè la parte immersa, sarà rivestita di legno, e questo a sua volta di zinco Il rivestimento di legno è applicato direttamente sul fasciame di ferro omogeneo della nave, ed è forse inutile aggiungere che, se esso legno venisse danneggiato, la nave nulla ne risentirebbe. Lo scopo di questo rivestimento e della sua fodera di zinco è quello di preservare non solo il fasciame di ferro della nave, ma benanche quello di ritardare l'accumulamento delle vegetazioni e delle incrostazioni sottomarine, che sul ferro nudo trovano più facile appiglio con pregiudizio della velocità.

L'*Italia* è stata cominciata nella seconda metà del 1876; e si sarebbe potuta varare sin dall'anno scorso, se non si fosse stimato conveniente di rivestirla di legno sullo scalo. In media, sul suo scafo si sono messe a posto 100 tonnellate di metallo lavorato al mese; e possiamo anche aver l'orgoglio di dire che i nostri valenti operaj, abituati a lavorare bene il legno, hanno in pochissimo tempo imparato a lavorar benissimo il ferro. Il *Duilio* e l'*Italia* ne fanno fede!

ROSSI CESARE, *Gerente*.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **27,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,652,500** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **269,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, rame e ottone da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 13 Ottobre 1880. N.° 41

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1881
E LE SPESE PER COSTRUZIONI FERROVIARIE

È stato distribuito lo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1881.

Nel detto Stato, le spese di costruzione di strade ferrate ammontano complessivamente a L. 81,457,643.30, ed eccone la dimostrazione riassuntiva:

1° Seconda annualità del nuovo concorso di 10 milioni per la costruzione della ferrovia del Gottardo, autorizzato colla legge del 20 luglio 1879 N. 5006 (serie 2ª) . . . . L. 3,333,333.30

2° Oneri dello Stato derivanti dalla legge 29 luglio predetta:

a) Spesa per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già autorizzate . . . . . L. 28,500,000

b) Spesa per la costruzione delle nuove linee . » 31,500,000

c) Somma residua sul minore stanziamento fatto nel bilancio 1879 (quota afferente al 1881) . . . » 2,000,000

» 62,000,000.—

Da riportare L. 65,333,333.30

Riporto L. 65,333,333.30

3° Oneri delle Provincie derivanti dalla legge suddetta:

a) Contributo obbligatorio nella spesa di costruzione . . . . L. 2,863,400

b) Aumento volontario del contributo . . . » 132,750

c) Anticipazioni . » 13,128,160

» 16,124,310.—

Totale come sopra L. 81,457,643.30

Per le somme dovute dalle Provincie per le nuove costruzioni ferroviarie, è poi prevista una corrispondente entrata nel bilancio dell'entrata. — Le spese afferenti alla costruzione delle nuove linee si riassumono nel modo seguente:

a) A carico dello Stato, ivi compresa la somma residua sullo stanziamento del 1879 per la parte afferente all'esercizio 1881 . . . . L. 33,500,000.—

b) A carico delle Provincie per quote obbligatorie, contributi volontarii ed anticipazioni . . . . » 16,124,310.—

Totale L. 49,624,310.—

Il dettaglio di questa somma, distintamente per categoria, risulta dal seguente prospetto:

OGGETTO DELLA SPESA	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria	Materiale mobile	TOTALE generale
I. A carico delle Provincie:						
a) Contributo obbligatorio	500,000	688,200	854,300	820,900	»	2,863,400
b) Aumento volontario del contributo	»	54,060	78,690	»	»	132,750
Totale	500,000	742,260	932,990	820,900	»	2,996,150
II. A carico dello Stato	20,500,000	6,193,400	3,417,200	1,389,400	2,000,000	33,500,000
III. Quote di anticipazione votate dalle Provincie	»	883,160	9,645,000	2,600,000	»	13,128,160
Totale complessivo	21,000,000	7.818 820	13.995.190	4,810,300	2,000,000	49,624,310

Il riparto della spesa complesssiva per ciascuna linea delle diverse categorie, tenuto conto non solo della quota a carico dello Stato, ma anche di quella a carico delle Provincie, tanto per contributo obbligatorio, che per contributo volontario e per quote di anticipazione, è il seguente:

I. *Linee della 1ª categoria.*

1.	Novara-Pino . . . . L.	5,000,000
2.	Roma-Sulmona . . . . »	5,000,000
3.	Parma-Spezia . . . . »	4,000,000
4.	Faenza-Pontassieve . . . . . . »	2,000,000
5.	Eboli-Reggio . . . . »	4,000,000
	Somma disponibile per le linee Terni-Aquila e Campobasso-Benevento, pel caso in cui la costruziono delle medesime dovesse essere assunta direttamente dallo Stato, o per distribuirla su quelle linee i cui lavori venissero maggiormente sviluppati . . . . »	1,000,000
	Totale L.	21,000,000

II. *Linee della 2ª categoria.*

1.	Ivrea-Aosta . . . . L.	1,666,700
2.	Gozzano-Domodossola . . . . . . »	341,625
3.	Succursale dei Giovi . . . . . . »	336,630
4.	Sondrio-Colico-Chiavenna . . . . . »	555,600
5.	Belluno-Feltre-Treviso . . . . . . »	666,600
6.	Macerata-Albacina . . . . »	555,600
7.	Ascoli-San Benedetto . . . . . . »	475,480
8.	Teramo-Giulianova . . . . »	500,000
9.	Roccasecca-Avezzano . . . . . . »	223,865
10.	Benevento-Avellino . . . . »	223,310
11.	Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi . »	722,200
12.	Taranto-Brindisi . . . . »	336,630
13.	Messina-Patti-Cerda . . . . . . »	336,630
14.	Siracusa-Licata . . . . »	222,200
15.	Adria-Chioggia . . . . »	609,800
	Disponibili da ripartire . . . . . »	373,900
	Totale L.	8,146,770
	Economia a farsi nella costruzione adottando sistemi a tipo economico . . . . . . »	327,950
	Residuo L.	7,818,820

III. *Linee della 3ª categoria.*

1.	Novara-Varallo . . . . L.	525,000
2.	Bra-Carmagnola . . . . »	382,500
3.	Cuneo-Mondovì . . . . »	510,000
4.	Vercelli-Mortara-Broni . . . . . »	2,000,000
5.	Airasca-Cavallermaggiore . . . . »	1,000,000
6.	Ponte S. Pietro-Seregno . . . . »	800,000
7.	Parma-Brescia-Iseo . . . . . . »	634,375
8.	Mestre-San Donà-Portogruaro . . . »	1,405,090
9.	Ferrara-Rimini . . . . »	637,500
10.	Lucca-Viareggio . . . . »	1,000,000
11.	Viterbo-Attigliano . . . . »	250,000
12.	Dalla Stazione di Frascati alla Città. »	630,000
13.	Velletri-Terracina . . . . »	130,000
14	Caianallo-Isernia . . . . »	250,080
15.	Foggia-Lucera . . . . »	500,000
16.	Foggia-Manfredonia . . . . . . »	1,500,000
17.	Candela-Atella . . . . »	275,000
18.	Zollino-Gallipoli . . . . »	250,000
19.	Ceva-Ormea . . . . »	83,895
20.	Legnago-Monselice. . . . . . . »	375,000
21.	Gallarate alla Pino-Novara . . . . »	1,200,000
22.	Treviso-Motta . . . . »	160,650
	Totale L.	14,498,920
	Economia a farsi nelle costruzioni adottando istemi a tipo economico ed a sezione ridotta »	503,730
	Residuano L.	13,995,190

IV. *Linee della 4ª categoria.*

1.	Lecco-Colico . . . . L.	480,000
2.	Macerata-Civitanova . . . . . . »	1,000,000
3.	Moretta-Saluzzo . . . . »	1,000,000
4.	Porto Empedocle-Sciacca . . . . »	600,000
5.	Saluzzo-Cuneo . . . . »	300,000
	Disponibili da ripartire . . . . . »	1,430,300
	Totale L.	4,810,300

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

(Continuazione — V. N. 40).

Ci sembra, colle cose fin qui espostè, di avere dimostrato alla Camera questi due punti, e cioè: primo, la maggiore convenienza per lo Stato di emettere rendita consolidata, anzichè un titolo speciale pagabile soltanto nell'interno ed ammortizzabile in un numero determinato di anni, onde procurarsi la somma di lire 60 milioni all'anno da adibirsi, giusta la legge, alla costruzione ed al complemento delle reti ferroviarie del regno; in secondo luogo, che i Comuni, le Provincie e loro Consorzii possono largamente trovare i capitali occorrenti sui fondi ordinarii, che annualmente la Cassa dei depositi e prestiti ha disponibili per la concessione dei mutui.

Con ciò la istituzione della Cassa ferroviaria non ha più ragione di essere mantenuta.

Quanto alle altre agevolazioni speciali, che la legge del 29 luglio 1879 ha voluto accordare ai Comuni, alle Provincie ed ai loro Consorzii per la concessione dei mutui, esse sono le seguenti:

1° che i mutui siano da farsi su delegazioni, giusta la legge 27 marzo 1871, n. 131, e l'articolo 17 della legge 27 maggio 1877, n. 3759;

2° che le delegazioni possano ascendere al numero di 75 e non più;

3° che ogni delegazione non possa importare un onere maggiore del quinto dell'imposta erariale, computato in questo quinto l'ammontare delle precedenti delegazioni che già si fossero rilasciate;

4° che i contratti di mutuo siano esclusivamente soggetti alla tassa fissa.

Ritenuto che sulle due prime condizioni non vi è nulla da osservare, abbiamo dovuto però riconoscere, come accennammo da principio, che era necessario di modificare le altre due per le seguenti considerazioni:

Vi sono molti Comuni che hanno già impegnato, per la estinzione di delegazioni rilasciate in passato a norma delle surriferite leggi, una tangente di sovrimposta sui terreni e fabbricati, molto prossima ed anche superiore al quinto dell'imposta principale. Questi enti, mentre da un lato sono obbligati dalla legge a concorrere in una parte delle spese, sono messi dall'altra nell'impossibilità di procurarsi i mezzi per farvi fronte. In queste condizioni si trovano sicuramente molti cospicui Comuni e Provincie del regno, i quali è certo che, tenendo conto delle delegazioni rilasciate, non solo in favore della Cassa dei depositi e prestiti, ma anche in favore della Cassa dello Stato, all'atto pratico si troveranno nella singolarissima condizione dianzi accennata: cioè di essere da un lato obbligati a concorrere nella spesa di alcune ferrovie contemplate dalla legge, e d'altro lato di trovare nella legge medesima un ostacolo alla possibilità di procurarsi i mezzi per sopperire a questa spesa obbligatoria.

Volendo stare ai principii omai prevalenti di restringere la facoltà ai Comuni di fare debiti che impegnino soverchiamente le loro risorse, e quando la restrizione medesima per l'identico fine voglia farsi sulle spese da incontrarsi anche dalle Provincie per l'oggetto indicato nella legge di cui si tratta, si può ammettere la limitazione del quinto

sopra l'imposta erariale, quando si tratti di anticipazioni e di concorsi facoltativi da parte delle Provincie e dei Comuni, ma si deve escludere quel limite per i concorsi obbligatorii.

L'altra modificazione da farsi è quella che riguarda l'applicazione della tassa fissa ai contratti di mutuo.

Con la disposizione contenuta nell'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, si suppose che per gli imprestiti di questa natura si dovesse stipulare un formale contratto di mutuo da sottoporsi alla formalità della registrazione ed alla tassa proporzionale di registro.

Ora è da aver presente che per i mutui che si concedono dalla Cassa dei depositi e prestiti non si stipula un formale contratto, nè si paga la tassa proporzionale di registro. Per essi, dopo che la Provincia o il Comune con loro deliberazione hanno chiesto il prestito, emana un Decreto Reale, che ne autorizza la concessione; e quindi, dopo che l'ente mutuatario, ha con altra deliberazione, accettato il prestito e consegnato alla Cassa le occorrenti delegazioni, questa spedisce i mandati per il pagamento delle somme mutuate. Per questi prestiti non si paga dunque tassa proporzionale di registro, ma si paga sul Decreto Reale, che autorizza il prestito, la tassa dell'1 per mille in ragione del capitale mutuato, a' termini dell'articolo 18 della tabella annessa alla legge sulle tasse per concessioni governative, il cui testo unico fu approvato col Regio Decreto legislativo 12 settembre 1874, n. 2086; e si paga poi anche la tassa di bollo stabilita per le cambiali sulle delegazioni emesse a garantire la restituzione del mutuo.

È evidente che fu intenzione del legislatore di sottrarre i prestiti in discorso, fatti alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii, dal pagamento di tutte le suindicate tasse.

Ma però è sembrato che, per non ingenerare confusioni, era necessario che un tale concetto venisse formulato in termini alquanto più chiari e precisi di quelli adoperati nell'articolo 28 della legge 29 luglio 1879; ciò che abbiamo procurato di fare con la disposizione che proponiamo vi sia sostituita, giusta il progetto che abbiamo l'onore di presentare.

Un'altra modificazione, o, se pure così voglia chiamarsi, un'aggiunta, che, secondo noi, è necessario per ogni evento di dover fare, sarebbe la seguente.

La legge ha stabilito che i termini per restituire alla Cassa i mutui fatti dei capitali necessarii alle Provincie e ai Comuni per le costruzioni ferroviarie può estendersi a 75 anni. D'altra parte, secondo la legge medesima, può avvenire che, dopo trent'anni dall'apertura delle linee, e talora anche assai prima, le Provincie e i Comuni vengano a conseguire dal Governo il rimborso dei capitali medesimi. Ciò succedendo, è cosa affatto ragionevole ed equa che questi capitali rimborsati, anzichè rimanere a libera disposizione delle Provincie e dei Comuni che ne conservano il debito verso la Cassa dei depositi e prestiti, debbano pagarsi a questa medesima in estinzione totale o parziale dei mutui relativi.

Veramente, a ciò fare gli enti debitori sarebbero consigliati dallo stesso loro bene inteso interesse; ma, per ogni buon fine, abbiamo considerato che, non risultando da una disposizione esplicita della legge, non poteva essere che una dimenticanza fatta a questo proposito; e noi abbiamo inteso di supplirvi, perchè questa e non altra riteniamo sia stata l'intenzione del legislatore.

Dati questi provvedimenti e queste modificazioni al disposto coll'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, non hanno più ragione di essere i successivi articoli 29 e 30 della legge medesima, senza che sia necessario di toccare l'articolo 31; perchè in ogni modo, anche secondo il progetto che presentiamo, il modo di provvedere alle Provincie ed ai Comuni i fondi necessarii per le spese ferroviarie troverebbesi sempre stabilito nell'articolo 28, a cui l'articolo 31 si riferisce.

Ci corre ora debito di fermare l'attenzione della Camera alle esenzioni daziarie, che, insieme ad altre di registro e bollo, sono stabilite con l'articolo 23 della legge 29 luglio alle ferrovie, che saranno concesse in virtù della legge medesima.

Ferme stando le seconde, che toccano più direttamente l'interesse proprio dello Stato, crediamo però che non si possano accordare quelle daziarie, senza fare ingiustizia e recare danno ad altri interessi, non solo pubblici, ma anche privati.

Prima che la materia delle relazioni tra lo Stato e le industrie formasse soggetto di studii accurati e che il reggimento delle dogane fosse stabilito sopra basi razionali, accadeva molto spesso che il Governo, procedendo a concessioni di opere pubbliche, fra le altre agevolezze elargite ai concessionarii, comprendesse pur quella dell'importazione in franchigia dei materiali occorrenti alle costruzioni. La qual cosa riusciva per più ragioni perniciosa.

Qualunque sia l'opinione accolta intorno all'uffizio dai dazii di confine, è certo che, quando si stabiliscono sopra merci prodotte nel paese, costituiscono una protezione a favore delle industrie che attendono alla loro fabbricazione Ciò posto, queste industrie si impiantano e si ordinano tenendo conto dei dazii; ed è ingiusto e può riuscir dannoso che con provvedimenti speciali si venga a sopprimere ogni gravezza, anche quando si restringe il provvedimento a particolari opere e per un tempo determinato. Aggiungiamo che codeste concessioni danno facilmente luogo ad abusi, perchè l'Amministrazione delle gabelle non può sempre assicurarsi che i materiali introdotti in franchigia abbiano veramente la destinazione prevista dal legislatore.

Si noti che le agevolezze, di cui si ragiona, riguardano ordinariamente i prodotti della siderurgia e degli opificii che attendono alle costruzioni meccaniche: vale a dire di due ordini d'industrie, che sono di sommo momento per la difesa e la prosperità dello Stato. Alcuni economisti, ascritti alla scuola liberale, non hanno creduto di violare i loro principii, professando la teoria che l'industria del ferro è tra quelle onde è mestieri di promuovere la nascita e la prosperità, anche con l'artificio dei dazii di confine, se non ha nel paese elementi opportuni di vita rigogliosa. Ora noi abbiamo fatto per l'appunto il contrario; perchè con le esenzioni, delle quali si parla, abbiamo protetto, non la siderurgia nazionale soggetta a grave pondo di tasse, e per difetto di combustibile ed altri motivi costituita in condizione tanto deteriore, ma la siderurgia forestiera: abbiamo fatto insomma della protezione a rovescio.

Durante l'inchiesta industriale, durante la discussione dei trattati di commercio e delle nuove tariffe, e da ultimo quando fu rivolta al Governo un'interpellanza sopra la circolare dell'on. Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, che riguardava le commissioni date dal Governo agli opifizii del paese, la Camera ed i varii Ministri sempre si chiarirono contrarii alle esenzioni di dazio.

Ma, purtroppo, i fatti non corrisposero sempre ai comuni desiderii. Per non parlare di concessioni particolari, ricorderemo la legge del 29 giugno 1873 sulle strade ferrate del Veneto, la quale all'articolo 4 dichiarò che: « potrà essere concessa l'introduzione dall'estero in franchigia doganale delle rotaie ed altri ferri necessarii allo armamento della strada, nonchè delle macchine, locomotive, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista necessaria per l'esercizio della strada ferrata, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo ». E l'articolo 23 della legge 29 luglio 1879, del quale abbiamo testè parlato, secondo noi, aggravò il male, non solo perchè estese siffatte disposizioni alle ferrovie di tutto lo Stato e con tanta maggior efficacia, ma perchè non lasciò in facoltà del Governo di concedere le esenzioni, ma lo obbligò ad accordarle, dichiarando che alle ferrovie che saranno concesse, verranno applicate le esenzioni e franchigie indicate negli articoli 4, 5 e 6 della legge 29 giugno 1873.

Nè si dica che la condizione cui l'esenzione è vincolata, che cioè i materiali non si possano trovare nello Stato ad uguali condizioni di bontà e di prezzo, ne attenui gli effetti. Sarebbe molto difficile dire come di tale condizione si possa pretendere l'eseguimento; inoltre, almeno per quel che riguarda i ferri mercantili, è certo che i nostrani valgono sempre più dei forestieri, e la differenza di prezzo si ragguaglia appunto alla misura del dazio.

La disposizione dell'anzidetto articolo 23, di cui non si parla nè nella Relazione del Governo, nè in quella della

Commissione parlamentare, passò inosservata anche nella discussione; e ci è lecito supporre che, se fosse stata concepita in altra forma che meglio ne chiarisse la portata, avrebbe avuto sorte diversa.

Laonde confidiamo che vorrete approvare la modificazione che vi proponiamo all'articolo 23 della legge, nel senso che alle ferrovie concesse in virtù della legge medesima saranno applicate le esenzioni di tassa indicate all'articolo 5 e le disposizioni di cui all'articolo 6 della legge 29 giugno 1873 n. 1475, ma non saranno accordate le franchigie doganali indicate all'articolo 4 della legge ultimamente accennata.

Ci rimane infine a parlarvi di un'ultima disposizione, che vi proponiamo di porre al posto dell'articolo 30 della legge che si va a modificare. Questa potrebbe parere a prima giunta una disposizione affatto nuova; ma non lo è tanto, ove la si consideri come una sintesi e come un portato naturale dello spirito onde furono informate le disposizioni finanziarie dell'articolo 28 che viene abrogato.

Noi riteniamo infatti che, so qualche cosa potè consigliare la proposta ed il favorevole accoglimento già dato dalla Camera all'istituzione della Cassa ferroviaria per l'emissione del titolo speciale, tanto per lo Stato che per gli enti morali obbligati al concorso, questa abbia in buona parte consistito nella evidenza e nella pubblicità delle operazioni, che si avrebbero dovuto fare per avere i mezzi, dividere le spese, controllarne gli effetti in confronto dell'utile impiego.

Non abbiamo veduto ragione perchè questo efficace controllo, questa massima pubblicità avessero dovuto venire in parte menomati pel fatto, che si è riconosciuto necessario di cambiare sistema.

Indipendentemente quindi dal disposto con l'articolo 32 della legge, che resta conservato tale e quale, ci siamo determinati a proporvi che risulti stabilito nella legge stessa, che presso la Cassa dei depositi e prestiti si terrà in evidenza la contabilità del dare e dell'avere delle Provincie, dei Comuni e dei loro Consorzii, per gli effetti della legge nei loro rapporti col Tesoro: al quale fine la Cassa riceverà gli elementi necessarii dal Ministero dei lavori pubblici e dalla Direzione generale del tesoro; e che inoltre la Cassa farà al Ministro del tesoro, per mezzo della Commissione di vigilanza, una relazione annuale da presentare al Parlamento, sui risultati della contabilità anzidetta, che dovrà chiudersi alla fine di ogni anno.

Confidiamo che la Camera vorrà approvare questa disposizione, nel concetto che viene da una proposta quale omaggio a quei principii di pubblicità e di controllo, che sono guarentigia e freno nel tempo stesso dei liberi Governi.

In questo progetto è pure compreso un articolo relativo al regolamento da approvarsi con Decreto Reale per provvedere all'esecuzione della parte finanziaria della presente legge.

Signori. Le modificazioni che abbiamo l'onore di proporvi non alterano l'economia della legge 29 luglio 1879, mirano soltanto ad affrettarne ed a meglio assicurarne l'esecuzione.

Abbiamo motivo quindi di nutrire speranza che non sia per mancar loro il vostro favorevole suffragio.

(Il progetto di legge nel pross. numero).

Nostre Corrispondenze

FERROVIA FERRARA-RAVENNA-RIMINI.

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate* — TORINO.

Ravenna, 5 ottobre.

Quale abbonato al di Lei pregiato periodico, ho avuto a constatare il favore col quale Ella accoglie le notizie relative agli studii e costruzioni delle nuove ferrovie complementari. Non Le sarà perciò discaro se io mi permetto di porgerle alcune informazioni intorno la situazione degli studii per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini e sua diramazione.

Questa ferrovia, compresa la diramazione Lavezzola-Lugo, la cui direzione è affidata al sig. comm. Filippo Lanciani, è divisa in 3 distinte sezioni: Ferrara-Bastia, Bastia-Ravenna colla diramazione, e Ravenna-Rimini. La prima misura 40 chilometri (circa), la seconda 52 compresa la diramazione, e la terza 50; in tutto 142 chilometri.

La prima sezione fu studiata sino dall'anno scorso dal cav. Baynes per conto del Governo; le altre due si studiano ora direttamente dagli Ufficii governativi, che hanno sede qui in Ravenna per ciascuna delle sezioni; il primo dei quali, ossia per la Bastia-Ravenna, fu impiantato il 1° aprile, ed il 2° nel mese di maggio u. s. Gli studii della Bastia-Ravenna, ora diretti dall'ingegnere Sartori, non sono così inoltrati come quelli della Ravenna-Rimini, diretti dall'ing. C. Delfini, perchè il suo antecessore mancò di dare ai medesimi un felice indirizzo.

Gli studii della Ravenna-Rimini sono i più avanzati; anzi quelli preliminari furono dall'ing. Delfini ultimati e conseguati col 1° del corr. mese, ed eccone gli estremi principali:

La linea da Ravenna a Rimini, compresi 1383 metri di ferrovia già in esercizio, alle due estremità misura metri 49,749. Su questa i rettifili si distendono per metri 41,693, e le curve si sviluppano per m. 8056.

La lunghezza massima di rettifilo è di m. 5417: la minima 108.50. Il raggio massimo di curva è m. 4,000, il minimo 400, e con sole 3 applicazioni. Il piano stradale trovasi per m. 31,997 orizzontale, e per m. 17,753 in pendenza, di cui la massima è del 10 per mille pei soli metri 1400, e in due distinte rampe di m. 700 ciascuna. I manufatti di luce maggiore di 10 metri sono 9; quelli di luce inferiore 95. Fra i primi trovansi n. 5 ponti, di luce fra 50 e 100 m., e di questi, 3 presumibilmente con travate metalliche.

La linea, partendo da Ravenna, si dirige su *Cervia*, valicando i fiumi Ronco e Montone uniti, poscia *il* Bevano ed il Savio. Dopo questo, attraversa per circa 3 chilom. la pineta di Cervia per arrivare alla Stazione di Cervia, a monte della città. Da Cervia, avvicinandosi al mare, viene a toccare Cesenatico, a monte del paese, attraversando sino a questo punto terreni coltivi. Da questo punto a Rimini si svolge lungo la spiaggia, mantenendosi quasi sempre nel limite dei terreni coltivi cogli incoltivi, ed attraversa i fiumi uniti Pisciatello-Rigona e Fiumicino, poi il Rubicone presso Bellaria, indi il Marecchia presso Rimini; il qual ultimo lo valica sul ponte già costrutto dalle Meridionali. Così fra Ravenna e Rimini intercedono due Stazioni, Cervia e Cesenatico, e due fermate, Savio e Bellaria.

Se la traccia definitiva verrà sollecitamente approvata, si spera di poter approntare il progetto esecutivo del tronco Ravenna-Cervia per la prossima invernata. X.

Perdurando la malattia del nostro corrispondente ordinario di Roma, anche questa settimana ci manca la sua solita lettera.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le ripetute lagnanze che in questi giorni udimmo fare da qualche giornale sulle difficoltà che s'incontrano adesso nella spedizione regolare delle merci a piccola velocità sulle nostre ferrovie, c'indussero a rivolgerci a fonte auto—

revole per conoscere le cause che possono aver dato luogo a tali reclami. Ecco quanto possiamo dirne ai nostri lettori.

Lo stato di precarietà in cui si trovano le ferrovie italiane dal 1876 in poi, cioè dopo la legge del riscatto, non ha loro permesso di seguire lo sviluppo del commercio, provvedendo in tempo, e naturalmente con ragguardevoli spese, a tutti quei mezzi che sono indispensabili per un traffico in continuo aumento.

Quanto notevole sia stato questo aumento, specialmente per le Ferrovie dell'Alta Italia, risulta dal quadro seguente dei trasporti a piccola velocità:

Anno 1875 tonn. 4,850,483
» 1877 » 5,252,052
» 1879 » 5,490,202
» 1880 » 4,480,000 a tutto settembre.

E confrontando con quest'ultima cifra quella a tutto settembre del 1879, che fu di tonnellate 4,059,578, si vede che, nell'eguale periodo di tempo, i trasporti a P. V. in quest'anno superarono quelli dell'anno scorso di tonn. 420,422.

Le linee dell'Alta Italia vennero in gran parte costrutte da piccole Società e per un traffico che si prevedeva assai limitato. È quindi naturale ch'esse non siano ora atte a servire perfettamente all'odierno traffico, di tanto cresciuto, ed abbisognino di un completo riordinamento e di considerevoli aumenti, soprattutto in quanto riguarda gl'impianti delle Stazioni, per permettere l'impiego di quella maggior quantità di materiale, che è pure richiesta dalla cresciuta somma dei trasporti.

A siffatto riordinamento ed ingrandimento delle Stazioni si lavora di continuo, ma, è forza riconoscerlo, non nelle proporzioni che l'aumento del traffico esigerebbe, essendo tale trasformazione necessariamente ritardata dalle precarie condizioni dianzi accennate.

Che se di questa insufficienza il pubblico mostra accorgersi solo in quanto trova scarsi i veicoli, non è però meno vero che, quand'anche si potesse d'un tratto portare sulla rete una quantità di veicoli che largamente bastasse ad ogni esigenza del commercio, si avrebbe bensì un sollievo, ma non già un rimedio completo; poichè, senza far tosto seguire all'aumento dei carri i necessarii aumenti di locomotive, di binarii nelle Stazioni, di tettoie, di attrezzi pel carico e scarico, e di personale, non si potrebbe sperare di veder rimossa ogni cagione di incaglio.

Oltre a ciò, è ben noto esservi una stagione dell'anno (e nel nostro paese è appunto l'attuale) in cui, a causa dei grandi trasporti di uve e cereali, il lavoro delle ferrovie raggiunge il massimo grado; talchè spesso un impianto giustamente proporzionato al traffico normale, riesce a mala pena a soddisfarlo.

Non è quindi a stupirsi se, sulle nostre ferrovie, il cui assetto deve riconoscersi inferiore alle esigenze normali, si risentano in questi giorni gravi difficoltà ed ingombri. —

Da parte nostra, facciamo voti perchè abbiano presto a cessare le presenti condizioni d'incertezza e precarietà delle ferrovie italiane, e possano così venir proseguiti e compiuti sollecitamente quei miglioramenti ed ampliamenti d'ogni genere, che appaiono oramai indispensabili.

><

S. E. il ministro Baccarini, giunto domenica sera a Torino, reduce dalla ispezione eseguita alle linee d'accesso alla grande galleria del Gottardo, accompagnato dal Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, si recò lunedì mattina a visitare le Officine delle dette Ferrovie in Torino, ove ebbe campo di osservare minutamente ogni cosa, trattenendovisi per oltre due ore, e manifestando ai funzionarii preposti alle medesime la sua soddisfazione.

Dopo aver accolto una deputazione della Società nazionale delle Officine di Savigliano, a cui promise di visitarle in un'epoca non lontana, prendendo vivo interesse al loro bene iniziato sviluppo; e dopo aver conferito col Sindaco e con alcuni consiglieri provinciali circa il tracciato della linea d'accesso al Gottardo (come accenniamo più sotto fra le *Notizie ferroviarie*), l'on. Ministro ripartì lunedì sera per Milano, che lascierà pure stassera per recarsi direttamente a Roma.

><

Oggi ebbero fine, in una sala degli Ufficii delle Ferrovie dell'Alta Italia in Torino, le conferenze fra i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane, incominciate il 7 corr., per trattare di diverse materie attinenti al servizio comulativo, fra cui quella importante, già da noi annunciata, riguardante le norme da seguirsi e le tasse da applicarsi ai trasporti nei casi di interruzione per forza maggiore.

Su questo grave argomento sappiamo che gli accordi presi sono tutti in favore del pubblico.

Rinunciando ai diritti sanciti dalla giurisprudenza, cioè all'applicazione pel maggior percorso della tassa portata dalle tariffe rispettive, i rappresentanti suddetti hanno convenuto sull'opportunità di una tassa unica più mite per le merci in genere, già in corso di trasporto, da computarsi sulla differenza di percorso; e quanto agli altri trasporti, di mantenere bensì le dette tariffe, ma riducendole del 50 0[0.

Riguardo ai viaggiatori e bagagli, fu mantenuta la pratica vigente, cioè di rimborsare il prezzo corrispondente al percorso non effettuato, e di lasciar libero il viaggiatore di proseguire per altra via.

Siffatte norme si applicherebbero, tanto ai trasporti in servizio interno, quanto a quelli in servizio cumulativo ed internazionale; ed il pub-

blico ne sarebbe avvisato, appena così provvido temperamento fosse sanzionato dal Governo.

Si accordarono eziandio i detti rappresentanti sopra i diversi altri argomenti di minore importanza, portati in discussione; e, finalmente, ottemperando al desiderio espresso dall'on. Ministro dei lavori pubblici, convennero nella nomina di una Commissione, composta di funzionarii delle tre grandi Amministrazioni versati nella materia, la quale sarà incaricata di studiare e compilare un progetto di Regolamento-Tariffa uniforme, almeno nelle norme e condizioni, nonchè di esaminare se e fino a qual punto sia possibile estendere la uniformità anche ai prezzi di trasporto.

L'Ingegnere-capo del Genio civile di Novara ha ultimato e trasmesso al Ministero il progetto definitivo del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra S. Bernardino e Fara, dalla progressiva 10,261.38 alla progressiva 18,364.17. La lunghezza del tronco è quindi di metri 8,102.79, ed il relativo importo complessivo di L. 550,000. — I lavori da comprendersi nell'appalto ammontano a L. 210,200, e quelli da considerarsi fuori contratto (cioè espropriazioni, ferro per l'armamento, Stazioni e fabbricati) a L. 340,000.

Anche l'Ingegnere-capo del Genio civile di Cuneo ha presentato al Ministero il progetto definitivo di un nuovo tronco di ferrovia, relativo alla linea da Cuneo a Mondovì. Per questa linea varii tracciati, propugnati dalle Amministrazioni comunali interessate, si contendono la preferenza, e spetterà al Consiglio superiore dei lavori pubblici il decidere quale sia veramente la traccia da preferirsi.

Il progetto ora presentato abbraccia soli m. 1900; e lo si è limitato a così breve lunghezza, per non pregiudicare la questione della scelta del tracciato, essendo quello proposto col detto progetto comune alle diverse linee, per le quali furono fatti degli studii più o meno dettagliati.

Comprendendo i lavori necessarii per l'ampliamento della Stazione di Cuneo, l'importo del nuovo tronco ammonta a L. 700,000.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha ultimato il progetto del tronco della linea Benevento-Campobasso, compreso fra il chilometro 19+616 e la Stazione di San Giuliano. La linea predetta era già stata in precedenza approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fino al chilometro 27. Essendosi però mostrata la necessità di modificarne l'altimetria, a partire dal chilometro 19, la detta Società, unitamente allo studio del tronco dal chilometro 27 alla Stazione di San Giuliano, ha preparato anche la variante del tratto fra i chil. 19 e 27.

Ci scrivono da Salerno:

Questa solerte Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie, a cui presiede l'egregio Ingegnere-capo del Genio civile cav. Fabris, ha testè ultimato il progetto definitivo di un importante tronco della linea Sicignanno Castrocucco, quello cioè da Gaido a Polla.

Il nuovo tronco ha la lunghezza totale di metri 17,900, e l'importo dei lavori relativi è preventivato in L. 10,600.000 vale a dire poco meno di 600.000 lire al chilometro.

Le difficoltà grandissime che si dovranno incontrare nella costruzione di questo tronco in causa dei terreni scabrosissimi da attraversare, le numerose ed importanti opere d'arte, i molti muri di sostegno giustificano a sufficienza la rilevanza della spesa.

Infatti, sono preventivate non meno di 7 gallerie, le quali in complesso raggiungono la lunghezza di circa m. 2,900, e di cui la più lunga misura metri 900.

In quanto ai ponti e viadotti, tanto per avere idea della loro importanza, eccone la nota in dettaglio:

1°. Viadotto a 6 archi, di 10 metri ciascuno, sul Vallone Sant'Onofrio.

2°. Viadotto a 8 archi, di 10 metri ciascuno, sul Vallone Mangiarone;

3°. Ponte di 15 metri, ad un arco, sul Vallone Serrone;

4°. Viadotto di 40 arcate, di 7 metri per ciascuna, sul Vallone Ontrato;

5°. Viadotto di 9 arcate, di 10 metri per ciascuna, sul Vallone Gandicelli;

6°. Viadotto di 15 arcate, di 7 metri ciascuna, sul Vallone Monaco;

7°. Ponte in 3 archi, di 12 metri ciascuno, sul fiume Tanasso.

Dopo di che, è inutile aggiunger nulla per dimostrare la importanza veramente eccezionale del nuovo tronco di ferrovia.

Dirò solo, a titolo di informazione, che sono previste; 19 case cantoniere, delle quali 11 doppie ed 8 semplici; 2 fermate, una ad Auletta e l'altra a Petina; ed una Stazione a Polla.

Allo scopo di migliorare le condizioni di servizio dello Scalo di Porta Garibaldi in Milano, la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto perchè vi si abbiano a costruire immediatamente alcuni nuovi binarii.

La Direzione stessa ha inoltre ordinato lo studio di altri provvedimenti, che varranno a diminuire le difficoltà, nelle quali talvolta trovasi quello Scalo per dare sfogo al movimento straordinario di merci, che in alcune circostanze vi si verifica.

Sono in corso d'appalto anche i lavori per l'ampliamento dello Scalo merci a grande velocità nella Stazione centrale di Milano, e, appena esaurite le relative pratiche, si potrà metter mano ai lavori, per modo che la loro esecuzione sarà senza dubbio compiuta prima che incomincino i grandi trasporti per l'Esposizione nazionale nel venturo anno.

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato le proposte che l'Amministrazione ha formulato per la costruzione del secondo binario tra Voghera e Tortona, e sappiamo che già sono in corso d'appalto i lavori per l'allargamento dell'argine stradale fra Voghera e Pontecurone.

La Deputazione provinciale di Ascoli Piceno ha deliberato di chiedere al Governo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia dall'Adriatico ad Amandola per Fermo, giusta l'art. 18 della legge 29 luglio 1879 ed in base al progetto studiato dall'ingegnere Fenili.

Il Consiglio di Stato ha approvata la transazione fra l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e la Provincia di Rovigo circa i lavori di completamento della linea ferroviaria Legnago-Rovigo-Adria.

Come già avevamo preannunziato, il giorno 9 del corrente mese si sono riuniti a Parigi i rappresentanti degli Stati che fanno parte dell' Unione postale, per discutere sulla utilità e convenienza di effettuare a mezzo postale i trasporti dei piccoli gruppi di messaggerie. Ai rappresentanti del nostro Governo (che, come abbiamo detto, sono il Direttore generale delle Poste ed un funzionario dell'Amministrazione per le ferrovie dell'Alta Italia) venne aggiunto anche l'egregio ing. comm. Lanino, reggente la Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Meridionali.

La Deputazione provinciale di Bergamo, dando esaurimento ad una deliberazione di quel Consiglio provinciale, ha avanzato domanda al Governo, per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia di Valle Seriana, da Bergamo al Ponte della Selva.

La Direzione della nuova tramvia Como-Fino-Saronno e Fino-San Pietro Martire si è messa di accordo coll'Amministrazione della ferrovia Milano-Saronno per chiedere al Governo l'autorizzazione di attivare il servizio cumulativo con quest'ultima ferrovia.

È a nostra conoscenza che venne sottoscritta una Convenzione fra il cav. L. Vaucamps ed il comm. Alfredo Cottrau, quale rappresentante dell'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli, per la costruzione di tutti i ponti metallici delle ferrovie Milano-Saronno, Varese-Laveno e Saronno al Confine svizzero presso Mendrisio.

Fra questi ponti ve ne sono alcuni di mole veramente straordinaria, come ad esempio: il viadotto sul Vallone Olona, che avrà 190 metri di luce fra gli spalloni in muratura, e 2 pile metalliche di ben 54 metri di altezza.

Sulle stesse linee vi è un altro viadotto metallico sul torrente Gaggione, di 114 metri di luce, e con una pila centrale di 39 metri di altezza.

Allo scopo di preparare il definitivo progetto di legge sulla sorveglianze delle caldaie a vapore, del quale erasi già altra volta iniziato lo studio al Ministero di agricoltura, industria e commercio, il ministro Miceli ha incaricato testè l'egregio ing. Lattes, ispettore delle industrie presso il Ministero suddetto, di recarsi presso alcune Prefetture del Lombardo-Veneto, per vedere come proceda il servizio di vigilanza delle dette caldaie a vapore, a termini dell'antico Regolamento austriaco tuttora vigente in quelle provincie.

Sappiamo che in tutti i treni diretti delle ferrovie dell'Alta Italia venne attivato un servizio speciale di ritirate, a comodo dei viaggiatori.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 4 al 9 ottobre 1880.

Furono approvati i progetti relativi alle opere seguenti:

Costruzione del tronco Gozzano-Omegna della ferrovia di accesso al Sempione;

Costruzione di una Stazione a Palagiano Jonio, nella linea ferroviaria Taranto-Reggio;

Costruzione di un fabbricato viaggiatori e di una rimessa per locomotive nella Stazione di Lecco, lungo la linea ferroviaria Bergamo-Lecco;

Ampliamento della Stazione di Bernalda, nella linea ferroviaria Metaponto-Eboli;

Costruzione del tronco compreso tra il fiume Alli presso l'abitato di Taverna, ed il burrone Vallegrande, presso l'abitato di Albi, della strada provinciale di prima serie da Soveria-Mannelli a Santa Severina, in provincia di Catanzaro;

Sistemazione e completamento del tronco compreso tra la località Trappetto Scoppa e l'abitato di Squillace, della strada provinciale di 3ª serie dalla marina di Catanzaro a Chiaravalle, in provincia di Catanzaro;

Stabilimento di una condotta d'acqua per alimentare il rifornitore della Stazione di Novi, nella linea ferroviaria Torino-Genova;

Stabilimento di una condotta d'acqua ad uso del rifornitore della Stazione di Desenzano, lungo la ferrovia Milano-Peschiera.

Il 20 corr. si terrà in Lucerna una riunione dei membri della Commissione del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, per l'esame della questione relativa alla immediata costruzione della linea Lucerna-Immensee.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni — La *Gazz. Uff.* del 9 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data del 22 settembre p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Villa:

Visto l'art. 3° della legge 1° maggio 1880, n. 5411;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. Dal fondo inscritto al capitolo numero 147 del bilancio definitivo di previsione della spesa del 1880 pel Ministero dei lavori pubblici, è autorizzato il trasporto della somma di L. 300,000 al capitolo n. 146, *Spese per la costruzione delle ferrovie di 3ª categoria, di cui all'art.* 5 *della legge* 29 *luglio* 1879, *n.* 5002, in aggiunta agli assegni fatti nel corrente anno per le linee indicate ai numeri 7, 15, 19, 32, 32, 36 della tabella *C* annessa alla surriferita legge 1° maggio 1880, n. 5411, cioè:

N. 7.	Ponte San Pietro-Seregno	L. 50,000
» 15.	Lucca-Viareggio	» 50,000
» 19.	Velletri-Terracina	» 50,000
» 32.	Ceva-Ormea	» 50,000
» 35.	Gallarate alla Pino-Novara	» 50,000
» 36.	Treviso-Motta	» 50,000
		L. 300,000

Ferrovia Viterbo-Attigliano — Martedì 26 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tratto della ferrovia Viterbo-Attigliano, compreso fra i chilom. 24,500 e 29,500, della lunghezza di metri 5000 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dell'armamento) per la presunta somma di lire 276,583.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno, oltre i soliti documenti, esibire la ricevuta della Tesoreria provinciale di Roma pel deposito interinale di L. 13,800, in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 27,600 come sopra.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Un avviso del Municipio di Roma ricorda che, secondo la legge 25 giugno 1865, chiunque si opponesse alle operazioni degli ingegneri incaricati del tracciato di questa ferrovia o togliesse i picchetti ed altri segnali, che fossero stati infissi per eseguire i lavori, incorrerà nell'ammenda di L. 300. Quest'avviso ha avuto origine dal fatto, che sono stati tolti da ignota mano alcuni picchetti murati nel tratto di ferrovia Tivoli-Cantalupo.

Tramways di Roma. — Il *Diritto*, dell'11, scrive:

Veniamo informati che domenica prossima avrà luogo, molto probabilmente, la inaugurazione del *tramway* Roma-Marino, destinato a congiungere la nostra città ai Castelli romani.

La linea è già finita, ed anche oggi è stata fatta una corsa di prova; le carrozze e le macchine sono già pronte. Non manca che il collaudo.

Alla corsa di inaugurazione saranno invitate le Autorità ed i rappresentanti della stampa.

Tassa dei biglietti pei tramways a vapore. — Dopo sentito il parere dell'Avvocatura generale erariale, il Ministero delle finanze ha dichiarato che, per gli effetti della legge sul bollo, i *tramways* a vapore devono considerarsi pareggiati alle ferrovie, e soggetti alla tassa i biglietti che l'Impresa consegna, previo pagamento, al viaggiatore prima della sua partenza.

Ferrovie Meridionali. — La Direzione dell'esercizio di queste Ferrovie ha pubblicato il seguente avviso, relativo all'argomento di cui pure è parola nelle nostre *Informazioni:*

« Attesa la straordinaria affluenza delle merci a piccola velocità, che si verifica su queste linee Meridionali, si previene il pubblico che restano sospesi fino a nuovo avviso i termini di resa a destinazione delle merci a piccola velocità, quali sono fissate dalle vigenti tariffe generali; assicurando, peraltro, che sarà fatto ogni sforzo e saranno usati tutti i mezzi disponibili onde il trasporto delle merci stesse sia eseguito colla maggiore sollecitudine possibile, e perchè il provvedimento eccezionale abbia da cessare al più presto.

« In pari tempo si avverte che l'Amministrazione non accetta nessuna responsabilità per quelle merci che i mittenti, in attesa dei vagoni per caricarle, desiderassero di depositare sui piazzali ed altri luoghi aperti delle Stazioni, all'infuori dei magazzini chiusi; e che le medesime resteranno perciò ad intera cura, rischio e pericolo dei mittenti stessi.

« Attesa poi la imprescindibile necessità di provvedere agli straordinarii ed ingenti trasporti di uve ed altri generi commestibili soggetti a facile deperimento, l'Amministrazione dichiara che i vagoni saranno specialmente destinati al trasporto delle merci suddette, le quali però saranno accettate dalle Stazioni solamente quando si trovino nella possibilità di spedirle in tempo utile. Per le altre merci sarà provveduto nei limiti del residuo materiale disponibile ».

Vagoni per derrate alimentari. — Il *Commercio* di Genova annuncia che a Savona, dallo Stabilimento metallurgico Galopin Sue Jacob e C., fu testè costrutto un convoglio composto di 12 vagoni da merci sopra un nuovo tipo, e specialmente destinati all'esportazione delle derrate alimentari.

Tramvie a vapore nella provincia di Torino. — Al 19 scorso settembre, il Comune di Leynì concedeva al C. Omero Bozino, in rappresentanza della Società Leosini e Pickering di Londra, la costruzione di un *tramway* a vapore a scartamento ordinario tra Volpiano, Leynì e Torino, di 18 chilometri.

Prima d'ora si è già eseguito il deposito cauzionale nelle casse pubbliche; ed il 5 corr. si presentò la domanda per la concessione definitiva all'Amministrazione della Provincia, corredata da tutti gli studii, planimetrie, profili e disegni dell'ing. Francesco Vallia di Vercelli. Appena ottenuta la concessione, tempo permettendolo, si darà principio ai lavori.

Tramway Santhià-Ivrea. — La *Nuova Vercelli* ha pubblicato il seguente telegramma da Ivrea, 5:

Numerosa adunanza riunita oggi per costruzione *tramway* Santhià-Ivrea costituì Comitato definitivo, nominando per acclamazione l'ingegnere Pietro Lucca presidente.

Tramway di Saluzzo. — Non potendosi contare con assoluta sicurezza che la costruzione del *tramway* sia definitivamente ultimata prima del 17 corrente, la Commissione delle feste, d'accordo coi signori rappresentati della Società del *tramway*, ha deciso di rimandare l'inaugurazione al 24 corrente.

Tramvia Pinerolo-Perosa. — Scrive l'*Eco delle Alpi Cozie:*

Con piacere apprendiamo essere stato trasmesso al Ministero ed appoggiato vivamente dai Comuni, nonchè dal senatore Bertea e dal deputato Giorgio Davico, il progetto elaborato dal cav. ingegnere Giuseppe Giuliano per una linea di *tramvia a vapore tra Pinerolo e Perosa.*

Tramway Milano-Melegnano-Lodi. — Lunedì dovevasi aprire al pubblico esercizio questo nuovo *tramway*, dovuto anch'esso alla intraprendenza ed alla febbrile attività del signor cav. Ferdinando Pistorius.

Ieri l'altro (dice la *Perseveranza)* venne eseguito con esito felicissimo il collaudo della linea da parte delle Autorità provinciali e governative.

Il treno si componeva di una macchina e di un elegante carrozzone, nel quale trovavansi deputati provinciali, il R. Commissario, gli Ufficii tecnici della Provincia e del Genio civile, la Direzione dell'Impresa assuntrice, e qualche invitato.

Il tragitto da Milano a Lodi si effettuò in soli 52 minuti, lasciando in tutti la maggiore soddisfazione per l'eccellente riescita della prova.

L'apertura all'esercizio venne però, per ordine superiore, rimandata ad altro giorno, dovendosi prima completare la demolizione delle piante lungo lo stradale presso Rogoredo.

Tramway Saronno-Fino-Como. — Il *Sole*, del 9, scrive:

Ieri ebbe luogo l'inaugurazione di questo *tramway*. Si ebbe una vera giornata di autunno, resa brillante dall'allegria della comitiva e dalla cortesia degl'ing. Rodriguez, Manara, Scalini e Zerbi.

La gita, tanto nell'andata come nel ritorno, andò benissimo, e la linea non può essere più bella, più utile e più poetica. La refezione, offerta all'albergo Volta a Como, fu veramente splendida.

La lunghezza o sviluppo complessivo della linea è di chilometri 23.76, di cui in sede propria 15.50 e sulla provinciale Como-Milano 8.26.

Da Camerlata il tracciato si sviluppa lungo la provinciale per Milano, passando sulle Scalette in prossimità ai paesi di Grandate e Bernate, attraversando l'abitato di Portichetto, e si dirige a Fino Mornasco; alla fermata stabilita a tramontana di questo paese, ha termine la tratta della linea stabilita sulla provinciale, e comincia quella in sede propria.

Da Fino Mornasco il tracciato, volgendo a ponente, discende nella valle della Lura, che costeggia fin sotto Cadorago; dove, attraversato il torrente, ascende l'opposto versante, e raggiunge la strada comunale Cadorago-Caslino presso quest'ultimo paese. Costeggia quindi, dopo aver attraversato l'abitato, la strada comunale da Caslino a Lomazzo; e costì l'abbandona, deviando a ponente del paese, sino a raggiungere la strada comunale Lomazzo-Rovello-Saronno, che costeggia sempre, ad eccezione di una deviazione a Manera e Rovello, onde evitare gli abitati. Al confine della provincia di Como presso Saronno, la ferrovia abbandona la strada comunale, e, deviando a ponente, attraversa il territorio di Saronno, e termina alla Stazione della ferrovia Saronno-Milano.

Le diverse curve del tracciato sono tutte di raggio non inferiore ai 200 m., eccetto che negli abitati od in vicinanza alle fermate, dove si ha un minimo raggio di 100 m.

Le pendenze sono nei limiti di una ferrovia economica, ma maggiori solamente, in corrispondenza al tratto lungo la provinciale detto le Scalette e lungo la Napoleona, e nella breve rampa di S. Bartolomeo in Como.

Lo scartamento o larghezza del binario è di metri 1.445, ossia quello delle ferrovie ordinarie.

La piattaforma stradale, nella tratta in sede propria, è in larghezza di metri 5,20, compresi i colatori nelle trincee, di metri 4 nei rilevati di poco conto, e di metri 5 in quelli di maggiore importanza. La massicciata o ballast ha la larghezza al ciglio di metri 2.60, con altezza sotto le traverse di metri 0.15. Nell'interno degli abitati, il ballast è incassato.

I manufatti occorsi sono, oltre diversi tombini di non lieve importanza, un muro di sostegno verso la valle della Lura, un ponte sulla Lura, un cavalcavia sulla comunale Lomazzo-Turate, un sovra-passaggio con armatura di legname sulla vasca di Caslino: opere tutte di una certa importanza.

In corrispondenza ai principali attraversamenti delle strade comunali o consorziali, si stabilirono barriere economiche a sicurezza dell'esercizio. Così pure, per maggior sicurezza, la sede ferrata sarà separata, nella tratta in sede propria, dalle campagne e dalle strade comunali costeggianti, con siepi vive.

L'armamento è solidissimo, essendo le rotaie, profilo Vignolle, in acciaio Bessemer, del peso di chilog. 23 al metro corrente; le traversine di rovere e di dimensioni opportune. Il costruttore dell'intera linea è l'ingegnere Visconti,

che con solerzia ed attività seppe condurre pressochè a compimento ed in modo lodevole la linea in breve tempo.

Le macchine-tender, che servono all'esercizio, sono della fabbrica di Esslingen a sei ruote, del peso di 17 tonnellate in servizio; il diametro delle ruote è di metri 0.80.

Le carrozze sono eleganti e della stessa fabbrica d'Esslingen, coi paracolpi alti metri 1 sul piano del ferro, colle ruote aventi un diametro di metri 0.80 e solide da poter correre a grande velocità su qualunque ferrovia.

Ci auguriamo che la Società completi la linea sollecitamente dal lago di Como alla ripa di S. Agostino, percorrendo la circonvallazione orientale e parte della meridionale fino a Porta Torre, traversando i borghi S. Bartolomeo e S. Rocco, per ascendere dalla provinciale Napoleona a Camerlata. E allora la linea sarà completa.

Linee d'accesso al Gottardo. — In relazione alle notizie già date nel precedente numero circa gli studii pel tracciato lacuale della Novara-Pino, e le pratiche fatte presso il Ministero per le sollecite deliberazioni in proposito, dobbiamo oggi aggiungere, che il Municipio d'Intra ha pubblicato un suo ragionato memoriale, comunicato ad altri Municipii, come a quello di Torino, con invito di adesione e di appoggio.

Perciò la Giunta municipale di Torino, in una recente sua seduta, prese la seguente deliberazione d'urgenza:

« La Giunta, udita la sovra fatta esposizione; veduta la deliberazione conforme, già presa dal Consiglio provinciale di Torino nella seduta del 16 testè scorso settembre; veduto il memoriale indirizzato dalla Città d'Intra al Ministero dei lavori pubblici il 18 stesso mese;

« Interprete sicura dei voti e delle aspirazioni di tutta la rappresentanza comunale, attesa l'urgenza, dichiara di associarsi fin d'ora alle dette deliberazioni.

« E rassegna la presente al Consiglio comunale per la sua autorevole conferma ».

— Dobbiamo poi aggiungere, che il Sindaco di Torino, profittando della presenza nella nostra città dell'on. Ministro dei lavori pubblici, gli rassegnava personalmente la suddetta deliberazione, proposta dalla Giunta nella seduta del 29 settembre e da riferirsi al Consiglio comunale nella prossima sua seduta del 16 corr. L'onorevole Ministro assicurò il Sindaco non aversi da lui alcuna opinione preconcetta sul preciso tracciato di detta tratta; essere suo fermo proposito e nello stesso tempo sua profonda convinzione che, e per la lettera e per lo spirito della Convenzione di Berna e pel precetto della legge 29 luglio 1879, ed infine per l'interesse del Commercio ferroviario italiano, il tracciato di tutta la linea, e quindi anche di quella tratta, debba esser condotto per la più breve e la più economica; a raggiungere questo scopo avere indirizzato, ed essere fermo nell'indirizzare i suoi studii ed ogni relativa risoluzione.

— Aggiungeremo per ultimo che il Consiglio provinciale di Novara, nella sua adunanza del 9 corrente, ha approvata all'unanimità la proposta del consigliere Curioni, di nuovamente insistere presso il Governo per la esecuzione della linea lacuale pel raccordamento al Gottardo.

Ed analoga deliberazione aveva già preso la Deputazione provinciale di Cuneo nella seduta del 4 pur corrente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Monteceneri. — Scrivono alla *Gazz. Ticin.* del 6: I progressi al tunnel del Ceneri, che nel mese scorso, in causa della mancanza d'acqua nel torrente Trodo e della durezza del banco di roccia incontrato, lascisvano qualche cosa a desiderare, hanno ripreso la loro marcia regolare: anche l'avanzamento dello strozzo, che colla sua lentezza vuolsi mettesse alquanto in pensiero il Dipartimento federale delle ferrovie e la Direzione del Gottardo, mediante un secondo attacco ha ricevuto nuovo impulso, di modo che ora parrebbe fuori di dubbio che questo tunnel possa venir terminato per l'epoca voluta dai contratti.

Nello scorso settembre si ebbero i seguenti risultati:

Lunghezza del tunnel metri 1673:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme	Totale	Procento
Galleria d'asse	109	37	146	856	51 0[0
Allargamento in calotta . . .	41	17	58	424	25 0[0
Strozzo	63	22	85	192	11 0[0
Piedritti. . . .	25	22	47	114	—
Vôlta.	—	3	3	207	—

Si è adunque già forata più della metà della galleria di direzione; e, se qualche imprevisto non interviene a far variare la media del progresso giornaliero, il quale, giusta l'esperienza fin qui avuta, raggiunge i metri 3 all'imbocco Nord (perforazione meccanica) e met. 0.80 all'imbocco Sud (lavoro a mano), ossia met. 380 in totale, il traforo dei rimanenti 817 metri dovrebbe potersi ottenere in 215 giorni, ossia in circa 7 1[2 mesi, calcolati di 28 giorni ciascuno; e l'ultima parete, fra sopra e sotto Ceneri, verrebbe così a scomparire verso la metà del prossimo maggio. — E che ciò si verifichi, è a desiderarsi, fra altro, nell'interesse del pronto compimento di quest'opera, poichè, a compensare il ritardo nell'avanzamento dello strozzo che ora si ha a lamentare, si avrà il rapido progresso che si otterrà coll'applicazione ai due imbocchi della perforazione meccanica.

Anche i lavori di muratura, specialmente fra Camorino e Robasacco, potevano essere spinti con maggiore alacrità nella stagione che sta per chiudersi; ma questa piccola negligenza, coi mezzi morali e materiali che ha a sua disposizione l'Impresa esecutrice, potrà venire riparata nella stagione ventura.

In riassunto poi, può ritenersi che sopra 26 chilometri circa che misura questa ferrovia, 6 (Lugano-Taverne, escluso il tunnel di Massagno) si possono dire quasi ultimati rapporto alla soprastruttura; e che il rimanente, meno qualche tratta molto facile fra Bironico e Sigirino, è in lavoro.

Sopra i 3.216 metri che si dovranno traforare per la costruzione dei tunnels della Costa, Precassino, Meggiagra, Monteceneri, Molincero e Massagno, si hanno già metri 1785 (56 0[0) di galleria di direzione, 1113 m. (35 0[0) di allargamento in calotta, 496 m. (15 0[0) di strozzo, 305 metri, (10 0[0) di piedritti, e 584 metri (19 0[0) di vôlta.

Si lavora anche ai fabbricati-passeggieri di Bironico e Taverne, e si spera di metterli a coperto prima dell'entrare dell'inverno.

Quasi una terza parte delle opere è adunque eseguita; ed è certamente desiderabile che l'Impresa, come pare ne abbia l'intenzione, adempia scrupolosamente gli impegni assunti, poichè di fronte alle titubanze, in parte forse giustificabili, del Ministero italiano nella scelta del tracciato oltre Pino, la linea del Ceneri diventa maggiormente importante; e non sarà un male nè per la Svizzera, nè per la Società del Gottardo, se quella ferrovia potrà essere aperta al pubblico almeno pel tempo previsto dal contratto.

Ferrovia Trieste-Capodistria. — Leggesi nel *Giorn. di Udine*, del 7:

Un Consorzio si è formato allo scopo di ottenere la concessione per costruire una ferrovia da Trieste a Capodistria, e da quest'ultima città fino a Pisino, onde congiungersi alla ferrovia principale di St. Peter-Pola; e progetta di forare il monte sotto il castello di Trieste e formare un tunnel, mediante il quale l'attuale Stazione della Südbahn in Trieste verrebbe a congiungersi colla progettata ferrovia; dimodochè gli abitanti dell'Istria, che sono ora distanti dalla strada ferrata interna, si troverebbero in caso di mandare le loro derrate, ortaglie, frutta, olio, vino, ecc., direttamente nell'interno della Monarchia, e specialmente nella Capitale, ove certamente i prodotti istriani verrebbero preferiti agli ungheresi, di cui abbonda Vienna. Ciò sarebbe d'un immenso vantaggio per l'Istria.

Disastro in Inghilterra. — Il secondo giurì riunito per fare un'inchiesta sull'accidente ferroviario di Nine Elms, emise un verdetto, il quale attribuisce la disgrazia alla negligenza della guardia Almond, incaricata di fare i segnali, ed a quella del macchinista Watzon, il quale è morto. Il giurì escluse la colpabilità.

— A Chesterton, presso Cambridge, avvenne il 4 andante uno scontro fra il treno passeggieri proveniente da Huntingdon ed il treno della Great Eastern proveniente da Yarmouth. Gravi danni al materiale mobile; ma, a quanto se ne sa finora, nessuna grave lesione ai viaggiatori.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta* ha pubblicato un ordine al Direttore delle opere pubbliche per eccitare I Governatori a far rispettare le disposizioni dettate dalle leggi per impedire disgrazie nell'esercizio delle ferrovie. Quest'ordine rammenta che, mentre sono accaduti tanti sinistri, sono state inflitte solamente quattro multe alle Compagnie ferroviarie; e vuole che d'ora in poi, quando si tratta di colpa che sorpassa la competenza amministrativa, siano deferiti i casi all'Autorità giudiziaria.

Ferrovie dell'Egitto — Il *Monitore egiziano*, del 4 corr., ha pubblicato il testo della Convenzione conchiusa fra il Governo egiziano e la Casa Rothschild per la compera del saldo integrale dei titoli del prestito delle strade ferrate privilegiate, al prezzo di 91 per titolo. Il saldo si eleva alla cifra di 1,370,000 lire sterline. Questa operazione è destinata a rimborsare le anticipazioni fatte dalla Banca e dall'Anglo-Egiziana.

Ferrovia del Senegal. — Leggesi nella *République Française* :

L'ordinamento della spedizione francese pel tracciato della ferrovia del Senegal al Niger è terminato ai Ministeri della marina o della guerra. Essa lasciò la Francia il 5 ottobre, imbarcandosi sull'*Exequatur*.

La direzione della Missione scientifica è stata affidata al comandante Derrien, maggiore dello Stato-maggiore.

L'ordinamento della Missione è il seguente: *Geodesia* — Sver, capitano del Genio dello Stato-maggiore del Ministro della marina; Saillenfeste de Serndeval, capitano di Stato-maggiore al 2° Corpo d'esercito. — *Astronomia*: De Kersabiec, tenente di vascello dello Stato-maggiore del Ministro della marina. — *Topografia*: Kirals, tenente di artiglieria dello Stato-maggiore del Ministero della guerra; Deleroi, sotto-tenente della legione estera dello Stato-maggiore del Ministro della guerra. — *Fotografia e disegno:* De la Noué, capitano degli usseri; Brosselard, tenente di fanteria. — *Servizio medico e scienze naturali:* Dottor Martin-Dupont, medico della Marina.

Il comando militare della Missione è affidato al comandante Desbordes, maggiore di artiglieria di marina, al quale saranno aggiunti il capitano Girard du Demaine ed il tenente Gasquet della stessa arma.

Una compagnia di operaj è stata formata sotto gli ordini del capitano Archinard per aiutare i lavori della Missione. La scorta si comporrà di due compagnie di fanteria di marina e due compagnie di cacciatori senegalesi.

L'effettivo totale del Corpo di esplorazione raggiungerà la cifra di 700 uomini.

Gli studii devono farsi specialmente sugli alti-piani che separano le sorgenti del Senegal dall'alto Niger.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nella *Libertà*:

In questi giorni è stata aperto alla pubblica circolazione il nuovo, bellissimo e grandioso viale, che dalla piazza Vittorio Emanuele all'Esquilino conduce alla Porta Maggiore.

È questa una comoda via, che viene a sostituire l'antica e pericolosa strada di Porta Maggiore. Il Municipio dev'essere lodato per averla fatta eseguire senza risparmio. Così l'attenzione del Comune si fosse rivolta di preferenza alla strada di Porta San Lorenzo, la quale si trova in completo abbandono! Sappiamo bene che esiste un bellissimo progetto per l'apertura della nuova porta e per il prolungamento del viale Principessa Margherita; ma ahimè! proprio in questi giarni, quando si stava per cominciare i lavori, sono sopraggiunte nuove difficoltà.

Siccome non trattasi di questioni gravi, confidiamo che con un po' di buona volontà si troverà il modo di superarle e di metter mano ai lavori al più presto possibile.

Palazzo dell'Esposizione in Roma. — I lavori per la costruzione di questo palazzo (dice la *Libertà*), procedono assai lodevolmente. Il sig. Jonni, appaltatore, si è messo di proposito e vuol farsi onore.

Finora si sono eseguite le fondamenta per oltre 100 m. lineari di sviluppo; cioè si sono riempiti tutti gli scavi che il Municipio, prima dell'appalto, aveva fatto eseguire in economia dell'Impresa Veneta di costruzioni. La profondità delle fondazioni è in media di m. 10, mentre sul preventivo si prevedeva che dovesse giungere a 12. Si è avuta la fortuna di incontrare un buonissimo banco di terra a 10 metri circa, dove si può solidamente fondare. Il risparmio non sarà indifferente.

Genio civile. — Il segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, on. Angeloni, ha indirizzato la seguente circolare ai signori ingegneri-capi del Genio civile, in data del 28 settembre:

« Si è osservato che non tutti gli Ufficii del Genio civile adempiono con esattezza alle disposizioni dei vigenti regolamenti per la compilazione dei progetti e delle liquidazioni finali delle opere; e che specialmente, per quanto concerne le costruzioni stradali, gli allegati componenti i progetti e le liquidazicni sono di sovente compilati in modo tanto sommario e succinto, da renderne difficile e penosa la revisione.

« Ciò essendo causa di ritardi, il sottoscritto crede necessario di invitare i signori ingegneri-capi di curare che i suindicati otti siano compilati secondo i moduli e le norme precise prescritte dal regolamento 4 ottobre 1868 per la compilazione dei progetti, e dal regolamento 19 dicembre 1875 per quanto concerne le liquidazioni finali dei lavori.

« Cureranno pure i signori ingegneri-capi che gli atti, che essi trasmettono al Ministero, siano corredati di tutti i necessarii documenti giustificativi ».

Museo industriale italiano in Torino. — Il *Diritto* dice che, in seguito al voto espresso dalla Commissione giudicatrice del concorso alla cattedra metallurgica presso il R. Museo industriale di Torino, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, nei giorni 30 ottobre e 17 novembre 1879, verrà quanto prima sottoposto alla firma reale il decreto di nomina a professore straordinario di merallurgica presso l'anzidetto Museo, del sig. ing. Bonacossa Alessandro.

Congresso postale. — Leggiamo nel *Télégraphe* .

Sabato, alle due, il Congresso internezionale postale a Parigi ha tenuto la sua prima seduta. Ventiquattro Stati sono rappppresentati: Austria-Ungheria, Belgio, Bulgaria, Danimarca, Egitto, Francia, Germania, Gran-Brettagna, Indie brittaniche, Grecia, Italia, Lussemburgo, Montenegro, Norvegia, Paesi-Bassi, Portogallo, Rumenia, Russia, Serbia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia. Il ministro Cochery ha pronunziato un discorso d'apertura. Il delegato dei Paesi-Bassi ha risposto. Lunedì ebbe luogo la seconda seduta.

Ufficii telegrafici. — Il 3 corr. in Dronero (prov. di Cuneo), ed il 5 in Rocca d'Anfo (prov. di Brescia), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio dei Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia sottomarina. — Il 1° corr., a mezzodì, fu inaugurata l'Esposizione internazionale di Melbourne; e, quel giorno stesso, un telegramma di lord Normanby indirizzato alla regina d'Inghilterra, venne spedito dal palazzo dell'Esposizione a mezzogiorno e 30 minuti col mezzo del cordone sottomarino della *Eastern Exstensioa* e dell'*Eastern Telegraph Company*, per la via di Marsiglia. Questo telegramma è giunto a Londra alle ore 3 e 48 del mattino.

La differenza delle ore tra Londra e Melbourne essendo di nove ore e 40 minuti, scoccavano le 3 del mattino a Londra, quando il dispaccio veniva spedito da Melbourne ; per conseguenza, esso non rimase in viaggio, su una per-

correnza di oltre 16,000 chilometri, che 38 minuti. Questo telegramma era a Singapore 14 minuti dopo partito, e non ha impiegato che due minuti per la trasmissione da Marsiglia a Londra, sebbene fosse composto di 66 parole.

È questo veramente un prodigioso risultato di rapidità nelle trasmissioni delle comunicazioni telegrafiche per mezzo del cordone sottomarino.

Il fotofono. — Agli Stati Uniti venne fatta di recente una meravigliosa scoperta scientifica, che consiste nella trasmissione del suono per mezzo della luce.

Il prof. Bell, inventore del telefono che porta il suo nome, dimostrò con esperienze accurate, di cui rese conto all'*Associazione americana per il progresso delle scienze*, che, senza adoperare nessun filo conduttore, il suono può essere trasmesso da un punto all'altro *mediante un semplice raggio di luce*.

Il ricettore, in questo caso, è il *selenio*; e, regolando la forma od il carattere delle vibrazioni della luce su questo corpo, la quantità del suono può essere controllata, e si possono ottenere tutte le varietà della voce umana.

Per dimostrare la realtà della sua scoperta, che può essere foriera di altre scoperte ancora più importanti, il professore Bell parlò, mediante un raggio di luce solare, da una distanza di 200 metri.

Il prof. Bell battezzò la sua invenzione col nome di *fotofono*, e chi brama averne una descrizione particolareggiata legga l'ultimo numero della *Revue scientifique*.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

ATTIVAZIONE DI NUOVI TRENI

SULLA LINEA MILANO-MONZA-LECCO

Col giorno *15 corrente* saranno attivati in via di esperimento, sulla linea *Milauo-Monza-Lecco*, i treni A, B, C e D, formati con materiale speciale, i quali faranno fermata, oltre che nelle Stazioni della linea, anche nelle località denominate *Santa, Osnago, Pianezzo, Ajruno* e *Maggianico*.

Coi detti treni si accetteranno bagagli pella registrazione soltanto nelle Stazioni di *Milano* e *Lecco*, a destinazione delle altre Stazioni e non delle fermate; sempre però limitatamente al quantitativo che di volta in volta potrà essere contenuto nello scompartimento a ciò destinato. I colli eccedenti saranno registrati e spediti col treno successivo. Egualmente coi treni locali non saranno spedite merci di qualsiasi natura.

I viaggiatori potranno portar seco in vettura, *senza pagamento di tassa e sotto la propria responsabilità*, un bagaglio di peso non superiore ai 20 chilogrammi per cadauno e non eccedente il volume di m. 0.50 $\times$ m. 0.25 $\times$ m. 0.30, per modo che esso possa collocarsi nelle vetture senza incomodo degli altri.

L'orario dei suddetti treni ed i prezzi dei biglietti per le nuove fermate trovansi indicati nell'Avviso al pubblico in data 7 corrente.

Ai viaggiatori che salissero nei treni ad una delle nuove fermate, sarà rilasciato apposito biglietto per cura del personale di scorta, e quelli che discendono dal treno alle fermate stesse dovranno consegnare il biglietto al guardiano della fermata.

I viaggiatori provvisti di biglietti di andata e ritorno per le Stazioni della linea *Milano-Monza-Lecco*, e che viaggiassero coi treni locali A, B, C e D, avranno facoltà di discendere alla fermata che precede la Stazione di destinazione indicata sul biglietto acquistato, e potranno poi far ritorno, ripartendo dalla stessa fermata.

Si avverte che i treni A, B, C e D, non si fermeranno alle località sovraindicate di Santa, Osnago, Pianezzo, Ajruno e Maggianico, se non quando vi siano viaggiatori che debbano salire o discendere: perciò le persone che si trovassero sul luogo in attesa di salire sul treno, dovranno darne avviso al guardiano della fermata perchè questi esponga il segnale d'arresto.

Milano, 10 ottobre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe sostegno nella scorsa settimana, rispetto alle Azioni della Società delle Meridionali, le quali, negoziate a principio a 471, ascesero a 474, e trovarono poi denaro a 476. Invariate, ma ferme le Obbligazioni relative a 292.75. I Boni sempre nominali a 593.

Le Sarde, della serie A, *ex-coupon*, negoziate a 297 e 298; le altre, della serie B, a 301 e 301.50 le nuove *ex-coupon* ferme a 293 e 293.25.

Le Meridionali austriache negoziate a 294 e 294.75; le Pontebbane a 474 a 476; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 315 e 313; le altre di 2ª emissione a 283; le Centrali Toscane a 483; le Azioni Ferrovie Romane a 162 e 163.

A Parigi, le Lombarde si aggirarono sul 190 circa, le Obbligazioni sul 268 al 267; le Vittorio Emanuele sul 278, poi sul 271 *ex-coupon*.

Le Azioni Ferrovie Romane oscillanti tra il 146 al 145; le Obbligazioni sul 340 circa.

ESTRAZIONI

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — La Direzione generale del Debito pubblico ha comunicato la distinta delle 61 Obbligazioni, da lire 500 caduna, della ferrovia Torino-Savona-Acqui, passate a carico dello Stato in seguito alla legge del 28 agosto 1870, n. 5858, e comprese nella 6ª estrazione annuale, che ha avuto luogo in Roma il 1° ottobre 1880 (in ordine progressivo):

10449 11046 11160 11658 11826 12038 12220 12342
12683 13095 13225 13646 13889 14225 14306 14596
14803 14689 15108 16584 16837 18709 18899 19006
19142 19696 21006 21215 21505 23237 23640 23657
24222 24244 24406 24567 24757 24891 25196 25768
25780 25785 25907 25978 64340 64518 65368 65585
65594 65703 66046 66195 66593 67122 67237 67285
68252 68633 68943 70792 71730.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1880 a benefizio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1881, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle sei cedole (*coupons*) dei semestri posteriori a quello scadente il 1° gennaio 1881 (dal 35 al 40 inclusive).

Avvisi d'Asta

Il 21 corr., presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto del collettore alto, della lunghezza di m. 220, dall'attuale fognone del Colosseo, presso l'Arco di Costantino e parallelamente all'asse maggiore del detto anfiteatro, sotto la pubblica passeggiata dell'Orto Botanico, per la presunta somma di L. 134,000. Lavori da eseguire entro 5 mesi. Deposito cauzionale L. 13,500, oltre L. 1,500 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una scuderia da cento cavalli e di tre baracche per servizii secondarii al Campo di S. Maurizio, per il presunto importo di L. 22,500. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 2300 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati ad uso della Marina militare in Roma, durante l'anno 1881, per la complessiva somma di L. 25,000. Deposito cauzionale L. 2500 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione delle opere d'arte del porto di Genova e spiaggia di San Pier d'Arena, per la complessiva somma di L. 515,970. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1889. Deposito interinale L. 50,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 70,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tratto della strada consortile obbligatoria Roccella-Borgia-Maida, compreso tra l'innesto della provinciale in contrada Roccella e l'incontro della strada Borgia-Maida, per il presunto importo di L. 94,037.86. Deposito cauzionale L. 3900.

— Il 25 detto mese, presso i Commissariati militari marittimi dei dipartimenti di Spezia, Napoli e Venezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 300,000 chil. di ferro finissimo in verghe tonde per pernotti, per l'importo complessivo di L. 102,000. Consegna nei luoghi e modi fissati dal Capitolato. Deposito cauzionale L. 10,200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, e presso la Direzione d'artiglieria dell'a Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), non lisciviate, pel complessivo importo di L. 112,500. Consegna entro 160 giorni. in 5 rate eguali di 6000 ciascuna: la 1ª dopo 40 giorni e le altre 4 di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 11,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto dei restauri ai manufatti del tratto della strada nazionale di Santa Lucia da Serri ad Arbatax, compreso tra il ponte sul torrente San Gerolamo e Lanusei, per il presunto importo di L. 55,000. Deposito interinale lire 5000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Comando del Genio militare in Perugia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un magazzino pel carbone di castagna, di una tettoia metallica pel carbone fossile, e di 4 tettoie metalliche per comunicazioni nella R. Fabbrica d'armi di Terni, in diminuzione dell'importo complessivo di lire 34,042.30, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 100,000 chilog. di ghisa di getti diversi, per il complessivo importo di L. 15,000. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 1500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 500,000 chil. di ghisa da getti diversi, per il complessivo importo di L. 75,000. Consegna entro 80 giorni. Deposito cauzionale lire 7500 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 150,000 chil. di ghisa da getti diversi, pel complessivo importo di L. 22,500. Consegna entro 80 giorni. Deposito cauzionale lire 2300 come sopra.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lucca, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di prolungamento dei due moli a destra e sinistra del porto-canale di Viareggio, in diminuzione dell'importo di L. 166,374.96, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 36 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di prolungamento del molo di tramontana e di completamento dell'altro di mezzogiorno nel porto di Palermo, in diminuzione del presunto importo di lire 2,082,364.71, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro sei anni. Deposito interinale L. 118,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *settembre* 1880.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	574,420.60	397.25
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	468,539.40	324.02
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 105,881.20	+ 73.23
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	16,378,350.93	11,326 66
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	15,814,717.71	10,936 87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 563,633.22	+ 389.79
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,192.—	255,055.03	213.97
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	181,813.49	157.82
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 40.—	+ 73,241.54	+ 56.15
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,169.94	6,443,935.41	5,507.92
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.42	6,093,660.93	5,292.30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 18.52	+ 350,274.48	+ 215.62

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	44,051,81	17,950,62	11,303,24
Piccola Velocità	8,300.54	370,98	2,613.54
Totali . . .	52,352,35	18,321.60	13,916.78

Strade Ferrate Romane

34ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *agosto* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	567,877.26	17,663.21
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	560,727.03	17,393.16
Differenza (in più . . .	—	7,150.23	270.05
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 agosto 1880 .	1,681	19,052,052.48	17,429.22
Periodo corr. 1879	1,672	18,027,265.76	16,535.20
Aumento	9	1,024,786.72	894.02
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del giugno 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	17,171.28	»	24,973.08	42,144.36
Bagagli e cani.	»	352.75	»	339.47	692.22
Merci a G.V. ..	»	3,985.28	»	3,855.36	7,840.64
Merci a P.V. ..	»	23,305.00	»	13,424 53	36,729.53
Introiti diversi.	»	269.89	»	540.42	810.31
Totale L.	»	45,084.20	.	43,132.86	88,217.06

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto pei lavori di ampliamento

AL PIAZZALE DELLA STAZIONE DI ELLERA

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'ampliamento e sistemazione del piazzale interno della Stazione di Ellera, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, con l'elenco dei prezzi unitari e il progetto, sarà ostensibile, a partire dal 10 corrente, nell'Ufficio dell'Ingegnere-Capo della 2ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, una cauzione provvisoria di L. 500 in denaro, oppure in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte, redatte in carta da bollo da una lira, secondo la modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 25 corrente, e la busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

OFFERTA PER LA ESECUZIONE DEI LAVORI NELLA STAZIONE DI ELLERA

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della perizia, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi. Resta del pari in facoltà dell'Amministrazione stessa di rifiutare anche tutte le offerte, qualora non le ritenga di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 5 ottobre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 15 ottobre 1880 per l'affitto dei locali ad uso Caffè nelle Stazioni di

PONTEBBA E BERGAMO

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4ª Divisione Traffico in Verona od ai Capi delle suddette Stazioni.

Milano, addì 24 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in cinque gruppi.

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **27,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **2,652,500** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **269,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, rame e ottone da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 settembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

APPALTO DEGLI STECCATI E DELLE SIEPI

L'infrascritta Direzione è intenzionata di appaltare la fornitura e la messa in opera degli steccati e delle siepi lungo la ferrovia, e precisamente:

TRONCO	Steccato usuale con stanghe	Siepe spessa	Di cui sono da piantare su terreno roccioso circa:
	metri lineari	metri lineari	metri lineari
Immensee-Fiora	29,200	1,900	500
Fiora-Göschenen	49,800	1,700	4,600
Airolo-Biasca	49,800	300	1,000
Cadenazzo-Pino	21,400	—	600
Giubiasco-Lugano	39,700	200	4,000
	189,900	4,100	10,700

Il rispettivo Capitolato sta a disposizione presso il nostro Ufficio tecnico a Lucerna.

Le offerte, che ponno farsi per uno o più o per tutti i suddetti tronchi, dovranno innoltrarsi alla infrascritta Direzione *al più tardi per il 15 ottobre corrente.*

La Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 20 Ottobre 1880. N.° 42

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879

SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

(Fine — V. N. 41).

Disegno di legge.

Art. 1. Per la costruzione delle linee complementari del regno sono adottate le seguenti modificazioni alla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª).

Art. 2. Le rate di concorso degli enti morali interessati nella costruzione delle linee, di cui nella predetta legge, potranno essere provvisioriamente fissate, anche per tronchi di linee, sulla base dei progetti di massima; salvo le rettificazioni occorrenti in base ai progetti definitivi ed alle liquidazioni finali.

Art. 3. Le sovvenzioni che il Governo è in facoltà di accordare colle concessioni di ferrovie pubbliche, ai termini dell'articolo 12 della legge predetta, saranno estese a qualsivoglia sistema di costruzione delle ferrovie stesse, qualunque sia la larghezza del binario.

Nei casi in cui il Governo lo giudichi opportuno, potrà chiamare gli enti morali interessati a concorso di tali sovvenzioni, in misura non maggiore del quinto.

Art. 4. É fatta facoltà al Governo di ricevere dagli enti morali interessati anticipazioni, anche parziali, sia per una linea intera, sia per uno o più tronchi della medesima, i quali si colleghino con linee già in esercizio, o la cui costruzione sia assicurata per legge.

Art. 5. La facoltà concessa al Governo dall'articolo 18 della ripetuta legge, è estesa alle linee da costruirsi con qualsiasi sistema economico, qualunque sia la larghezza del binario. L'esercizio delle linee, di cui al detto articolo, s'intenderà fatto a rischio e pericolo dei concessionarii, esclusa così ogni qualsiasi compartecipazione dello Stato, tanto negli utili, quanto nei rischi e nelle spese di esercizio delle linee medesime.

Art. 6. Le disposizioni della legge del 29 giugno 1873, n° 1475 (serie 2ª), sono applicabili ai Consorzii che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª).

Invece ai Consorzii che si costituiscono per le ferrovie di cui all'articolo 10 della detta legge, sono applicabili le norme dell'articolo 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Art. 7. Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), è approvata l'unita tabella *A* pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, dopo la promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse, o delle quali potrà esser fatta la concessione ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta.

Art. 8. È data facoltà all'Amministrazione d'inserire nei contratti l'obblig[illegible] alle Imprese di eseguire i lavori delle ferrovie compre[illegible] nella ripetuta legge, senza pagamento di interessi, ent[illegible] un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

È egualmente fatta facoltà all'Amministrazione, per le linee i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882 [illegible] provvedere colle medesime condizioni allo intrapre[illegible]nto dei lavori, con anticipazione anche di un tr[illegible]

A[illegible]. 9. La facoltà concessa al Governo dall'articolo 17 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), è estesa alle linee, di cui all'articolo 2 della legge medesima, che dovranno costruirsi a sezione ordinaria, ferme rimanendo le condizioni dello stesso articolo 17.

Art. 10. Per la costruzione delle linee, di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), a cura della Società delle Ferrovie Meridionali potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche che siano riconosciute opportune ad agevolarne la esecuzione. Ove per la linea da Termoli a Campobasso sia adottato il binario ristretto, il Governo avrà facoltà di stabilire, mediante Convenzione da approvarsi per Decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato, la misura della sovvenzione chilometrica da corrispondersi alla Società concessionaria.

È pure in facoltà del Governo di comprendere nella rete

concessa alla Società delle Ferrovie Meridionali il tronco da Rieti a Terni, alle medesime condizioni delle altre linee di detta rete.

Art. 11. Gli articoli 23, 28, 29 e 30 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, sono abrogati, e vi sono sostituiti i seguenti:

« Art. 23. Alle ferrovie, che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e disposizioni degli articoli 5 e 6 della legge sopra citata 29 giugno 1873.

« Art. 28. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad emettere ogni anno e ad alienare tanti titoli del Consolidato 5 per cento quanti occorrono per far entrare nelle casse dello Stato la somma di 60 milioni ogni anno, per lo scopo e per gli effetti indicati dall'articolo 24 della presente legge.

« Art. 29. Per procurare alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii i mezzi di soddisfare agli oneri ad essi imposti dalla presente legge, e far fronte ai concorsi ed alle anticipazioni, di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31, la Cassa dei depositi e prestiti farà loro gli occorrenti mutui, sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, numero 131.

« Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75; e quando si tratti di mutui destinati a far fronte alle spese di anticipazioni e di concorsi facoltativi, e non resi obbligatorii dalla presente legge, ciascuna delegazione non potrà portare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati, computando in questo quinto anche l'ammontare delle delegazioni che dallo stesso Comune o dalla stessa Provincia fossero già state rilasciate, a norma della predetta legge 27 marzo 1871 e dell'art. 17 della legge 27 maggio 1875, n° 2779.

« La concessione dei mutui, fatta per l'oggetto di sopra indicato, e le delegazioni da emettersi in garanzia del pagamento degli interessi e della restituzione del capitale da parte degli enti mutuanti, andranno esenti da qualsiasi tassa di registro e bollo, meno che dalla tassa fissa di una lira sui decreti di concessione; la quale tassa fissa terrà luogo di quella graduale prescritta dal n° 18 della tabella annessa alla legge sulle tasse per concessioni governative, il cui testo unico fu approvàto col decreto legislativo 13 settembre 1874, n° 2086.

« I capitali, che il Governo avesse a rimborsare alle Provincie od ai Comuni, nei casi contemplati dagli articoli 14 e 15, per restituzione delle loro quote di concorso o per anticipazione della quota a carico del Governo, saranno versati direttamente alla Cassa dei depositi e prestiti in isconto e fino alla concorrenza dei residui debiti verso la medesima, rispettivamente contratti dalle Provincie o dai Comuni per procurarsi i fondi necessarii al pagamento delle quote di concorso o delle anticipazioni suddette.

« Art. 30. Presso la Cassa dei depositi e prestiti si terrà in evidenza la contabilità del *dare* e dell'*avere* delle Provincie, dei Comuni e dei loro Consorzii per gli effetti della presente legge nei rapporti dei medesimi col Tesoro; ed a questo fine, la Cassa riceverà gli elementi necessarii dal Ministero dei lavori pubblici e dalla Direzione generale del tesoro.

« La Cassa dei depositi e prestiti farà al Ministro del tesoro, per mezzo della Commissione di vigilanza, una relazione annuale da presentare al Parlamento sui risultati della contabilità anzidetta, che dovrà chiudersi alla fine d'ogni anno.

« Con regolameuto da approvarsi per Decreto Reale si provvederà all'esecuzione della presente legge, ed anche al personale che potrà occorrere pel nuovo servizio aggiunto alla Cassa dei depositi e prestiti ».

Art. 12. Restano ferme ed in pieno vigore tutte le disposizioni della legge 29 luglio 1879 suddetta, in quanto non siano modificate espressamente colla presente legge.

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 *giugno* 1880.

(*Continuazione — Vedi n.* 40, *Supplemento*).

V. — *Costruzione della linea* (Seguito).

Terminando questo capitolo, ricorderemo pure le Convenzioni che, durante l'esercizio, furono stipnlate col signor L. Favre.

Siccome dal lato sud della Galleria si è aperta, in vicinanza al punto culminante, una forte sorgente, e si poteva credere di vederne sorgere altre, così era a temersi che l'affluenza delle acque complicasse gravemente i lavori della galleria d'avanzamento nelle parti orizzontali e più ancora sulle contropendenze. Per attenuare questo inconveniente, fu stipulato con una 4ª Convenzione addizionale, che la pendenza di 0.5 0|00 sul lato sud e quella di 5.82 0|00 sul lato nord sarebbero prolungate sino al traforo definitivo; e che al punto della congiunzione, il suolo del tunnel sarebbe arrotondato seguendo una curva di 3000 m. di saggio. Questa modificazione avrà per risultato un rialzo di m. 0.70 del punto culminante.

Inoltre si pervenne con una 5ª Convenzione addizionale ad accomodare amichevolmente alcune questioni o liti. I punti più importanti di questa Convenzione vengono qui appresso enumerati:

Il sig. Luigi Favre rinuncia a qualsiasi opposizione alle pratiche fatte o da farsi dalla Società della ferrovia del Gottardo per voler ipotecare la sua rete. Egli s'impegna a ritirare senza ritardo l'azione da lui prodotta presso il Tribunale federale contro la costituzione d'una ipoteca sulla linea Immensee-Pino, con diramazione verso Locarno, e sul tronco Lugano-Chiasso. La Società della ferrovia dol Gottardo dichiara, dal suo canto, che le installazioni per la costruzione della grande Galleria non saranno comprese nella ipoteca, finchè non saranno acquistate per l'esercizio. La Società della ferrovia del Gottardo, qualora avesse bisogno d'installazioni per l'esercizio della grande Galleria, riprenderà gli oggetti d'installazione esistenti che le paressero servire a tale scopo, e ciò al prezzo che sarà concertato col sig. Favre; e se le parti non potessero accordarsi su tal prezzo, sarà questo fissato da una Commissione di esperti nominata dal Consiglio federale. L'importo così fissato sarà dedotto dalla somma dovuta dal sig. Favre alla Società per le installazioni.

La Galleria sarà scavata per tutta la sua lunghezza in modo che, al disopra del profilo normale, vi sia lo spazio necessario per costruire una vôlta in muratura, di 40 centimetri di spessore al minimo. L'escavo necessario pei piedritti non sarà eseguito che sulle parti della Galleria designate dalla Società. Per l'allargamento della vôlta, la Società bonifica al sig. Favre una somma, della quale le parti ammettono di affidarne la determinazione al Consiglio federale. Per l'allargamento dei piedritti, la Società pagherà fr. 20 al metro cubo. Nelle località in cui la Direzione tecnica stimerà non necessario di costruire un piedritto in muratura, ed ove il lavoro di escavo si farà in modo che la vôlta possa riposare sul piedritto naturale, il sig. Favre riceverà un premio di fr. 100 al metro corr. Se più tardi si dovessero murare i piedritti in talune di queste parti, sarebbe il caso di dedurre dal prezzo delle murature fr. 80 al metro corr. — Al momento dei pagamenti di acconti previsti, pel rivestimento in muratura, all'art. III della Convenzione del 21|25 settembre 1875, le indennità pagate per l'allargamento delle parti in questione verranno dedotte, e

cioè: per l'allargamento della vôlta, il prezzo da fissare dal Consiglio federale; e per l'allargamento dei piedritti, il prezzo convenuto di fr. 80 al metro corrente.

In quanto concerne il prezzo da fissare al metro corrente per la ricostruzione della parte distrutta da 2783 a 2814, i contraenti si riservano di appellare ad un tribunale d'arbitri, che saranno nominati dal Consiglio federale, se le parti non possono accordarsi sulla loro scelta. — La Società della ferrovia del Gottardo esonera il sig. Favre dall'obbligo di collocare il secondo binario nella Galleria del Gottardo. — La Società paga al sig. Favre un'indennità conveniente per la non esecuzione del doppio binario; se i contraenti non possono accordarsi sulla cifra di tale indennità, verrà questa stabilita da esperti nominati dal Consiglio federale. — La Società della ferrovia del Gottardo rinuncia al diritto statole conferito condizionalmente colla Convenzione addizionale del 7 febbraio 1877, che l'autorizza a fare delle ritenute sulle note mensili del signor Favre, ed a pagarsi, per via di compensazione, delle anticipazioni fattegli per acquisto di macchine, ecc., destinate alla costruzione della grande Galleria. Per contro, il signor Favre s'impegna a restituire alla Società le somme in questione, con interessi, pel 15 ottobre 1881. Nel caso in cui il sig. Favre mancasse a tale impegno, la Società è autorizzata a pagarsi colla liquidazione dei valori da lui depositati a titolo di cauzione. Il sig. Favre dichiara che ritira l'azione già da lui intentata davanti il Tribunale federale contro la Società della ferrovia del Gottardo, allo scopo di ottenere delle garanzie o la rescissione delle Convenzioni concluse tra lui e la Società del Gottardo. —

Sventuratamente, non doveva esser concesso al sig. L. Favre di compiere la costruzione della Galleria, ch'egli aveva diretto con senno, nonchè con infaticabile energia: il 19 giugno, durante una ispezione dei lavori nella galleria medesima, improvvisa morte lo tolse dalla sua sfera di attività. Ma, per quanto grande sia stata per l'impresa codesta inattesa perdita, essa non produsse però alcuna interruzione nei lavori, i quali furono continuati dai rappresentanti del defunto a Göschenen ed Airolo, finchè il sig. Bossi, capo dell'Ufficio centrale dell'Impresa Favre (a cui, col nostro consenso, gli eredi del sig. Favre avevano in proprio nome, e secondo le prescrizioni della vigente Convenzione, affidato la direzione dei lavori) occupò il posto vacante. —

In conformità alle prescrizioni del Capitolato d'oneri, tutti gl' imprenditori hanno creato pei loro operaj, delle *Casse per ammalati*, le quali però non concordano tutte col regolamento stabilito dalla Direzione in data del 30 giugno 1873. Siccome però è stato riconosciuto che questo regolamento doveva essere sottoposto ad una revisione, così s'incominciarono i lavori relativi, e le Casse sono provvisoriamente regolate dagli statuti stabiliti dagl'imprenditori. —

Durante l'esercizio, una lite relativa alle operazioni di acconto cogl'imprenditori delle linee ticinesi di pianura à stata giudicata, e pronunciato il verdetto a favore della Società della ferrovie del Gottardo. La seconda ed ultima lite (riguardante i lavori di 3 lotti) è ancora pendente; però è abbastanza avanzata rispetto alle deposizioni dei testimoni, ai documenti giustificativi, ed allo scambio delle repliche e dupliche, per poter prevedere prossima la fine anche di questa lite; e così tutte le questioni di acconti per le linee ticinesi di pianura avranno avuto uno scioglimento.

Noi crediamo dover qui far conoscere che la lite (menzionata nel Rapporto annuale del 1878) pendente col sig. Hellwag, già Ingegnere in capo, venne trattata durante lo scorso esercizio, e che al principio del corr. anno 1880 il tribunale d'arbitri, all'uopo nominato, emise il suo verdetto. L'azione che il signor Hellwag aveva promosso, allo scopo di ottenere, pel suo prematuro congedo dalle funzioni d' Ingegnere in capo, una indennità di fr. 328,900, oltre gl'interessi del 5 0[0 a partire dal 31 dicembre 1878, è stata riconosciuta fondata sino alla concorrenza di fr. 174,100 senza interessi; ma nel restante respinta. Questa somma comprende 40,000 fr. per la elaborazione del progetto dettagliato di 200 chil. di linee (i 2[3 della gratificazione già stipulata con Convenzione), che il tribunale accordò al sig. Hellwag come compenso di lavoro eseguito.

VI. *Esercizio.*

A. *In generale.* — Il tema della unificazione delle disposizioni delle concessioni concernenti le tariffe delle ferrovie svizzere, diede luogo a nuove trattative colle Autorità federali, trattative che non ebbero ancora un esito. Com'è noto, uno degli scopi essenziali di queste è la introduzione d'una classificazione uniforme delle merci, la cui utilità è generalmente riconosciuta anche dal commercio svizzero. Per ottenere pienamente i vantaggi che si si proponeva, si è creduto dover prendere per base il nuovo sistema di classificazione delle merci dol 1877, che venne introdotto in Germania dopo consimili sforzi. Ma siccome, in questi ultimi tempi, le ferrovie tedesche si videro obbligate a portare delle modificazioni nel loro sistema e di prendere in considerazione l'introduzione di una seconda classe di merci in dettaglio, così le Ferrovie svizzere non vollero procedere senza tener conto del progresso continuo di tale argomento in Germania; tanto più che non bisogna perdere di vista quali considerevoli vantaggi si otterrebbero dall'uniformità in tale materia nei due paesi, risultante da un reciproco accordo sulle questioni del traffico diretto.

Durante l'esercizio di cui trattiamo, furono adottati i seguenti regolamenti relativi alle tariffe: un regolamento e tariffa relativi alla percezione di diritti accessorii; dei supplementi alla tariffa delle merci ed al regolamento e tariffa pel trasporto di veicoli e d'oggetti straordinarii; un regolamento sul nolo delle vetture speciali per viaggiatori, nonchè un regolamento sulle tasse di favore da accordarsi ai bisognosi Svizzeri, Austriaci, Ungheresi, Tedeschi, Francesi ed Italiani, che ritornano nei loro paesi.

Sono pure entrati in vigore i seguenti regolamenti concernenti l'*esercizio propriamente detto*: un regolamento generale di servizio pei macchinisti e fuochisti delle ferrovie svizzere a binario normale; una Convenzione relativa all'uso reciproco dei vagoni da merci pel trasporto diretto in Isvizzera; un regolamento pel servizio telegrafico diretto delle Amministrazioni ferroviarie svizzere; una Convenzione relativa all'uso reciproco delle vetture da viaggiatori e dei vagoni da merci pel traffico diretto in Svizzera; ed un regolamento provvisorio pei trasporti militari.

B. *Orarii e prospetto della circolazione dei treni.* — Durante l'*orario d'estate*, che anche quest'anno entrò in vigore il 1° giugno, hanno circolato sulle due linee 4 treni al giorno in ciascuna direzione. Il primo treno del mattino potè, como nell'orario estivo dell'anno precedente, partire più tardi, visto che la posta internazionale era trasportata da Lugano con istaffetta per coincidere col primo treno dell'Alta Italia da Chiasso a Milano. Per lo contrario, coll'apertura del servizio d'estate, l'Amministrazione delle poste svizzere ha soppresso l'indennizzo ch'essa pagava pel mantenimento del treno della mattina durante l'orario d'invenno. Pel rimanente, si è conservato sulle due linee, con modificazioni insignificanti, l'orario estivo dell'anno precedente, che fu riconosciuto come soddisfacente ai bisogni.

L'*orario d'inverno* fu introdotto il 1° novembre. Per tener conto del probabile aumento del traffico, in seguito alla ripresa dei lavori, si mantennero sulla linea Biasca-Locarno i 4 treni giornalieri dell'erario estivo; ma, per contro, si ri-

dusse a 3, come l'inverno precedente, il numero dei treni quotidiani della linea Lugano-Chiasso. Pel trasporto della posta internazionale a partire da Lugano, si è conservata la staffetta già organizzata durante il servizio di estate; il che ci permise di rispondere ai replicati voti del pubblico, fissando pure, durante l'orario d'inverno, ad un'ora più tarda la partenza del primo treno da Lugano. —

Nel 1879, 5313 treni (nel 1878, 5312) circolarono sulle linee ticinesi di pianura, cioè:

3656 treni-viaggiatori (3654 regolamentari e 2 suppletorii),
1460 treni-misti,
197 treni di materiali.

Il percorso di questi diversi treni fu:

173,314 chilometri-trazione,
2,733,461 chilometri-assi,
12,025,251 chilometri-tonnellate (peso lordo).

Circolarono sulle nostre linee 653 vagoni esteri, mentre 331 dei nostri vagoni passarono su altre linee. I vagoni esteri percorsero 50,396 chilometri-assi sulla nostra ferrovia; ed i nostri 107,864 sulle ferrovie straniere.

Il movimento chilometrico dell'esercizio si è ripartito come segue nei varii mesi dell'anno:

MESI	Chilometri-trazione			Chilometri-assi			Chilometri-tonnellate (Peso lordo)		
	Biasca-Locarno	Lugano-Chiasso	Totale	Biasca-Locarno	Lugano-Chiasso	Totale	Biasca-Locarno	Lugano-Chiasso	Totale
Gennaio	7440	4836	12276	109228	54152	163380	466026	232032	698058
Febbraio	6741	4368	11109	105350	50292	155642	447487	218553	666040
Marzo	7440	4836	12276	117008	57728	174736	496830	257768	754598
Aprile	7200	4534	11734	124524	53512	178036	539032	230072	7691[illegible]
Maggio	7440	4883	12323	131152	57324	188476	574716	251633	8263[illegible]
Giugno	9600	6240	15840	158786	69971	228757	685687	306445	9921[illegible]
Luglio	9939	6448	16387	178134	75508	253642	765781	336233	110[illegible]
Agosto	9920	6448	16368	178088	76478	254566	792441	347403	1139844
Settembre	9600	6240	15840	195130	82362	277492	875173	376609	1251782
Ottobre	12174	6448	18622	268608	89194	357802	1204017	412791	1616808
Novembre	11103	4680	15783	216132	72540	288672	966340	326794	1293134
Dicembre	9920	4836	14756	149214	63046	212260	649065	266323	915388
Totale per il 1879	108517	64797	173314	1931354	802107	2733461	8462595	3562656	12025251
Nel 1878	100202	72956	173158	1574920	852056	2426976	6760885	3674924	10435809
	8315	8159	156	356434	49949	306485	1701710	112268	1589442
	più	meno	più	più	meno	più	più	meno	più

(Continua).

Nostre Corrispondenze

Roma, 19 ottobre.

Ritorno da Napoli, dove, côlto da malattia, dovetti trattenermi più che non avrei creduto, e riprendo finalmente la interrotta corrispondenza.

Ebbi a Napoli occasione di udir parlare delle officine dei Granili e di Pietrarsa, e delle speranze che si nutrono di vedere troncata l'attuale vita precaria di quegli Stabilimenti, mercè qualche provvedimento atto ad infondervi novello vigore e stabilità. E certo, parmi, sarebbe tempo, non di discutere, ma di fare qualche cosa. Se, prima di prendere una decisione anche transitoria, si attendono le risultanze della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate e le conseguenti disposizioni legislative, è assai probabile che i provvedimenti per sanare i due Stabilimenti suddetti si troveranno di fronte ad *ammalati incurabili!* —

Ho ricevuto il volume di *Statistica internazionale* ferroviaria per l'anno 1876, compilata dal Consigliere aulico al Ministero del commercio in Vienna, prof. Brachelli, sulle basi stabilite nel Congresso statistico di Vienna del 1873. Quel Congresso nominò una Commissione, con incarico di impiantare una Statistica internazionale ferroviaria e le formole relative, e di tale Commissione risultò presidente appunto il dott. Brachelli e vice-presidente il nostro Bodio.

Il 2° Congresso statistico, ch'è bandito pel mese di giugno 1881 all'Aja, esaminerà la pubblicazione fatta dalla suddetta Commissione ferroviaria, e statuirà sulle modificazioni che dovessero esservi introdotte.

L'argomento è altamente importante, e credo che ai vostri lettori non sarà discaro avere qualche particolare di quel primo saggio statistico internazionale.

Il lavoro del dott. Brachelli è diviso nei quadri seguenti:

1. Particolari di lunghezza, condizioni di superstruttura, di livello e di direzione delle ferrovie in esercizio nel 1876;
2. Materiale mobile, percorrenza ed unità di traffico delle ferrovie in esercizio nel 1876;
3. Capitale impiegato, garanzie e sussidii;
4. Prodotti e spese di esercizio;
5. Impiego dell'eccesso del prodotto sulle spese:
6. Accidenti sulle ferrovie;
7. Stato del personale;
8. Statistica delle istituzioni di pensione e soccorso a favore degli agenti ferroviarii;
9. Ferrovie private in esercizio nel 1876, non compresi Belgio, Italia, Norvegia e Svezia.

Questi quadri si decompongono in 272 articoli, che sono distribuiti con molta diligenza ed accorgimento. Citerò l'ultimo, che comprende le seguenti colonne: numero d'ordine — designazione delle linee principali — lunghezza delle ferrovie private industriali, di miniere o d'officine, agricole e forestali, e diverse — lunghezze esercitate con cavalli od altri motori si-

mili — lunghezze a sezione ristretta — lunghezze a sezione normale.

Tutti gli altri quadri comprendono divisioni non meno analitiche e razionali; ed il lavoro complesso, a parte l'esattezza dei dati che comprende, è certamente assai importante.

È desiderabile però che si renda possibile di affrettare la pubblicazione delle statistiche consimili per gli anni successivi. Alla fine dell'80, i dati dell'esercizio del 1876 son vecchi di quasi quattro anni, ed una parte dell'utilità, che vi può essere ad averli raccolti ed ordinati, per cagione di tale ritardo è perduta.

Ad ogni modo, si è sulla buona via; e la suddetta Statistica rappresenta, per dirla colla felice frase dell'on. Baccarini, una *pietra miliare* nella strada che conduce agli *Stati Uniti di Europa*, uniti almeno nelle funzioni della vita di relazione. —

Le istanze a S. E. il Ministro dei lavori pubblici intorno alla scelta del tracciato lacuale Novara-Sesto-Laveno-Pino per la linea di raccordamento al Gottardo, si succedono con una frequenza veramente eccezionale.

Bastò solo che qualche giornale accennasse a possibili simpatie del ministro Baccarini per la linea di Ternate-Valcuvia, perchè si sollevasse un mondo di ricorsi contro la temuta decisione favorevole agl' interessi di Milano.

Quanto fossero poco fondati i giudizii intorno alle intenzioni dell'on. Ministro, lo ha dimostrato egli stesso colle sue recenti dichiarazioni al Sindaco di Torino. Che se una decisione non fu ancora presa, ciò indubitatamente dipende dalla volontà del Ministro di essere completamente illuminato sulla importante questione. Certamente sarebbe stato meglio che una soluzione fosse stata presa assai prima, chè forse si sarebbe evitato il vespaio ora sollevatosi; ma dappoichè le recriminazioni non farebbero procedere di un passo la cosa, è da augurarsi, ora che *l'istruttoria della causa* è completa, che venga presa una pronta decisione. Così ci troveremo in grado di mantenere gli impegni che abbiamo assunto in faccia alla Germania ed alla Svizzera circa l'epoca di ultimazione della linea in discorso; il che, ben considerato, non è poca cosa.

Aggiungerò, come notizia su questo argomento, che il Comitato eletto dall'Assemblea dei Sindaci dei Comuni del Lago Maggiore e del circondario dell'Ossola, ha sviluppato in una sua recente istanza al Ministro dei lavori pubblici, le ragioni che, a suo giudizio, militano con grande vantaggio a favore della linea strettamente lacuale. Il Comitato, fra le altre cose, cerca dimostrare che anche per Milano sarebbe un vantaggio il porsi in più diretta comunicazione colle abitate ed industriose sponde del Lago Maggiore, dal quale pur tante merci, manufatti e materie prime affluiscono al mercato ed alla consumazione della Capitale lombarda. Al postutto, dice il Comitato, il Lago Maggiore è un lago eminentemente lombardo, per ragione geografica, per indole e costume dei suoi abitanti; e perciò deve ai Milanesi stare a cuore di mantenerlo tale e di consolidarvi sempre più le già importanti relazioni di commercio e di vita sociale.

Parole d'oro indubitatamente, ma che non so quanto arriveranno a commuovere ed a persuadere i Milanesi!

L'on. Ministro, che ha del coraggio (come lo ha dimostrato in diverse circostanze), tronchi d'un colpo questo benedetto nodo del tracciato della linea d'accesso al Gottardo; e stia sicuro che, se le sue decisioni, come non ne dubito, saranno informate a giustizia ed avranno di mira soltanto gli interessi generali del Paese, tutti gli faranno plauso, non esclusi quegli stessi che al primo momento si crederanno lesi nei loro interessi. —

Domani ha luogo la visita di ricognizione della linea ferroviaria delle Caldare, la quale da Canicattì per Racalmuto giunge alla Caldare, in prossimità di Girgenti.

Procederanno alla visita: il comm. Billia, direttore tecnico governativo dei lavori, un rappresentante della Società delle Meridionali esercentele linee di Sicilia, ed il R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule. Anche le Imprese dei due tronchi in cui fu divisa la linea saranno rappresentate alla visita. — Pare accertato che l'apertura al pubblico esercizio seguirà il 1° di novembre prossimo. La lunghezza della nuova linea è di chilom. 28. (*V. nostra Corrispondenza da Caltanissetta*). —

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, si è, fra l'altro, occupato dei segueuti affari, relativi al servizio delle strade ferrate:

1. Ha approvato il progetto di appalto per la costruzione del primo tronco della ferrovia Civitanova-Macerata, compreso fra la Stazione di Porto Civitanova e Marovalle, della totale lunghezza di m. 13,200. L'importo complessivo del tronco è presunto in lire 800,000, delle quali L. 500,000 si riferiscono ai lavori da appaltarsi, e L. 300,000 alla provvista del ferro di armamento, del materiale fisso per le Stazioni, ed alle espropriazioni, a cui sarà provveduto direttamente dall'Amministrazione governativa.

2. Ha approvato il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Novara a San Bernardino, della linea Novara-Varallo, della lunghezza di m. 10,260. I lavori da appaltare sono limitati ai movimenti di terra, alle opere d'arte ed alla posa di armamento, ed il preventivo della spesa ammonta a L. 250,000. I lavori e provviste escluse dall'appalto (cioè le espropriazioni, il ferro d'armamento, i ponti metallici, i meccanismi e la costruzione delle Stazioni) sono preventivati in L. 325.000. *(V. Notizie ferr. ital.)*

3. Ha approvato il progetto che dovrà servire di base allo appalto del secondo tronco della linea Zollino-Gallipoli, dalla Stazione di Soleto a quella di Galatone. L'importo dei lavori da appaltare è di lire 425,000, e di L. 75,000 quello delle espropriazioni e dei lavori imprevisti, a cui provvederà direttamente l'Amministrazione governativa. Nei predetti lavori non è compreso il materiale di armamento e quello fisso delle Stazioni, che formeranno parte di appalto separato.

4. Si è pronunziato contrario all'applicabilità di multa per ritardo nell'ultimazione dei lavori eseguiti dall'appaltatore delle opere di consolidamento di un tratto dell'argine stradale del tronco ferroviario da Villarosa a Santa Caterina, della linea da Catania a Caltanissetta. —

Chiuderò col solito sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'11 al 16 corr.

Furono approvati alcuni progetti riflettenti:

La costruzione di un gran marciapiede nel piazzale di Termini, avanti la facciata principale della Stazione ferroviaria di Roma;

Talune opere di difesa al ponte sul torrente Salice nel chilometro 44 della ferrovia Buffaloria-Cosenza;

Talune opere di difesa alla traversata dei torrenti Turbolo e Dominicelli nel chilometro 41 della ferrovia suddetta;

Sistemazione di livellette, ampliamento ed apertura di nuove luci nel tratto compreso tra i chilometri 111 e 114 della linea ferroviaria Messina-Siracusa;

Lavori di consolidamento ad una trincea nel chilometro 91 della linea ferroviaria Catania-Licata:

Il Consiglio ha pure approvati due progetti di appalto per costruzione del tronco da Candela a Ponte Santa Venere, della ferrovia Candela-Fiumara d'Atella: e dell'altro tronco Colico-Trivio-Campo, della ferrovia Colico-Chiavenna, escluso il ferro per le travate metalliche, armamento della via e materiale fisso;

E finalmente un progetto per costruzione di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Fossato.

DELTA.

VISITA DEL MINISTRO BACCARINI ALLO STABILIMENTO CERIMEDO ALL'ELVETICA.

Milano, 16 ottobre.

È con vera compiacenza per l'industria milanese, che posso comunicarvi i seguenti ragguagli sulla visita fatta mercoledì scorso dall'on. Ministro dei lavori pubblici allo Stabilimento meccanico della ditta Cerimedo e C. all'Elvetica.

Egli era accompagnato dal comm. Blumenthal, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, e dal vice-presidente ing. cav. Benazzo, nonchè del Direttore dell'esercizio comm. Massa e dal vice-direttore comm. Ratti, e da altri funzionarii.

Lo Stabilimento Cerimedo è specialmente applicato alle costruzioni ferroviarie, ed ha una speciale importanza nello sviluppo di questa grande industria, da cui l'Italia si ripromette immensi vantaggi pei suoi commerci e per la ricchezza generale del paese, mercè le nuove comunicazioni già in corso di esecuzione od in progetto.

Fu quindi con particolare interesse che l'on. Ministro e gli alti funzionarii che lo accompagnavano esaminarono minutamente i lavori delle varie forniture (cioè un ponte in ferro, piattaforme, caldaie da locomotive) commesse a quello Stabilimento dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e da quella delle Ferrovie Romane. Fra i lavori in corso fu pure ammirata una locomotiva destinata all'Impresa per l'ingrandimento del porto di Barletta.

Attrasse specialmente l'attenzione dell'on. Baccarini una macchina a pressione idraulica per inchiodare le caldaie. La macchina fu fatta funzionare alla presenza del Ministro; e per constatarne i vantaggi, fu eseguito un lavoro di confronto coi mezzi ordinarii. Alcuni chiodi vennero applicati ad una caldaia, e tre uomini si posero a battere con pesanti martelli per ottenere con molti sforzi il trapasso del chiodo nella lamiera, secondo l'antico metodo. La macchina invece, senza sforzo, in un solo minuto, pone il chiodo a posto, lo batte e ribatte, e dà un lavoro perfetto con risparmio di tempo e di braccia.

L'on. Ministro esaminò pure partitamente gli altri numerosi meccanismi in azione nello Stabilimento Cerimedo, esprimendo più volte a quei bravi industiali la sua piena soddisfazione.

Infatti, quello Stabilimento fa vero onore all'industria italiana; e rendendovi conto della visita fatta dal Ministro dei lavori pubblici e dagli alti funzionarii di queste Ferrovie, e delle parole di lode e d'incoraggiamento da essi espresse, non posso non dividere la convinzione che, procedendo su questa via, anche l'industria ferroviaria italiana potrà in breve soddisfare ai bisogni del nostro paese, senza dover ricorrere all'estero.

P.

LA GALLERIA DI MARIANOPOLI SULLA FERROVIA DI VALLELUNGA IN SICILIA.

Caltanissetta, 12 ottobre.

Credo non riesciranno discari ai lettori del *Monitore* i seguenti ragguagli sul modo con cui procedono i lavori della grande galleria di Marianopoli, situata sul terzo tronco della linea detta di Vallelunga, la quale linea, com'è noto, è destinata a congiungere in modo diretto Palermo con Messina e Catania.

La detta galleria ha la lunghezza complessiva di metri 6333, dei quali 106.85 di galleria artificiale.

Per l'escavo della galleria, oltre ai due imbocchi, sono previsti cinque pozzi; per cui, quando questi saranno spinti alla voluta profondità, il lavoro di escavo potrà avanzare per 12 diversi attacchi.

La situazione dell'escavo alla fine dello scorso mese di settembre era le seguente:

Imbocco Palermo	M.	195
Pozzo n. 1, attacco nord	»	61
Id. attacco sud	»	59
Pozzo n. 5, attacco nord	»	30
Id. attacco sud	»	29
Imbocco sud	»	171
Totale	M.	545
Lunghezza della galleria	»	6,333
Restavano da escavare al 30 settembre	M.	5,788

I pozzi n. 2, 3 e 4 non hanno ancora raggiunta la profondità necessaria, e la relativa perforazione all'epoca suddetta risultava come segue:

Pozzo n. 2, profondità	M.	245
» 3, »	»	133
» 4, »	»	114

Se si tien conto dell'escavo eseguito pei pozzi, infino ad ora il lavoro di perforazione ha progredito, in media per ogni giorno utile di lavoro, di metri 6 circa. E siccome era stato preventivato un avanzamento medio giornaliero di meno di metri 3, così, continuando l'avanzata con gli stessi risultati fin qui ottenuti, si potrebbe avere ultimata la galleria in un tempo più breve di quello calcolato, ch'era di giorni 2730, pari a circa 7 anni e mezzo.

Non è però a dissimularsi come il lavoro di escavo, mano mano che si va spingendo nelle viscere della montagna, diventa gradatamente più difficoltoso. Nè è a tacersi delle eventualità che potrebbero sorgere, quali l'incontro di terreni argillosi, di sorgive d'acqua, ed altre simili; per cui si potrebbe esser contenti se sarà rispettata l'epoca d'ultimazione della galleria, quale è stabilita nel contratto per la fine del 1886.

Esclusa la galleria di Marianopoli, il resto della linea di Vallelunga dev'essere ultimato per la fine del 1881; dalla qual'epoca, e fino alla ultimazione della galleria, le due tratte d'accesso comunicheranno fra loro mediante apposita strada rotabile, già in corso di costruzione, tra le Stazioni dette di Marianopoli e di Mimiano, poste in vicinanza degli imbocchi della galleria medesima. Su questa strada verrebbe effettuato il trasbordo dei viaggiatori e delle merci, usando di appositi veicoli forniti dalla Società esercente le ferrovie, come già si pratica sul tratto dalle Caldare a Canicattì, della linea Caltanissetta-Girgenti.

Persona competente in materia di ferrovie, e che si è preso lo spasso di visitare i lavori della intera linea di

Vallelunga, assicura che, se il buon volere delle Imprese corrisponderà in avvenire, come già pel passato, alla energia ed alla buona volontà del Direttore governativo di quei lavori, ai primi del 1882 potremo aver aperta all'esercizio anche quella importantissima linea, esclusa naturalmente la galleria di Marianopoli. —

Alle dette informazioni posso aggiungere che sulla linea da Canicattì alle Caldare si lavora con attività febbrile per mettere la linea stessa in condizioni da essere aperta all'esercizio il 1° del prossimo novembre. Dalle Imprese fu già chiesta all'Amministrazione governativa la visita di ricognizione dei lavori, la quale deve naturalmente precedere l'apertura all'esercizio, e si ritiene che tale visita potrà essere effettuata verso il 20 del corrente mese.

Aggiungerò, per ultimo, che verso la fine dello scorso mese si è posta mano alla variante provvisoria sul tronco Favarotta-Licata, corrispondente alla galleria del Fucile. La detta variante è quella stessa di cui ebbe ad occuparsi già da qualche tempo il *Monitore*, e che è destinata a congiungere con ferrovia, in poco più di tre mesi, la città ed il porto di Licata con Caltanissetta, ed in conseguenza con Messina, Catania e Siracusa.

O.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Siamo lieti di annunciare che S. E. il Ministro dei lavori pubblici, di ritorno a Milano dalla sua visita alla grande Galleria del Gottardo, ha incaricato l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia di elargire per suo conto la somma di L. 1000 agli Istituti di soccorso fra gli operaj della Galleria medesima, ripartendola in parti eguali ad Airolo ed a Göschenen.

Sappiamo essere in corso le pratiche fra l'Amministrazione dell'Alta Italia e la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo per stabilire che il materiale dei treni diretti prosegua direttamente da Torino a Parigi e viceversa, senza bisogno di trasbordo a Modane.

Anche la Camera di Commercio ed arti di Torino, come fece quella di Savona, ha ricorso a S. E. il Ministro di agricoltura, industria e commercio contro l'orario attuale dei treni sulla linea da Savona a Bra e Torino.

Come già abbiamo detto in altro numero del giornale, a proposito della deliberazione presa dalla Camera di Savona, si vorrebbe dai commercianti, che si servono della predetta linea, che si tornasse all'orario in vigore prima di quello attuale, cioè all'orario anteriore al 1° novembre 1879.

Venerdì 22 corr. si terrà in Lucerna una riunione del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo per trattare delle seguenti materie poste all'ordine del giorno:

1. Anticipata costruzione della linea Immensee-Lucerna.
2. Convenzione per l'uso comune delle Stazioni di Lucerna e Rothkreuz, nonchè del tronco di ferrovia che le unisce e della linea tra Immensee e Rothkreuz.
3. Provvista di materiale mobile.
4. Determinazione delle basi per le tariffe.
5. Istituzione di treni notturni.
6. Nomine ed altro di minore importanza.

Ci auguriamo che i rappresentanti italiani Allievi, Maraini, Massa, Tortarolo e Cavallini non manchino alla detta seduta, massime per l'importante argomento delle basi da stabilire per le tariffe.

Sappiamo che il 28 corrente sarà tenuta in Milano, presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, una conferenza dei Capi dei Servizii delle Ferrovie medesime, allo scopo di discutere e stabilire quali lavori si dovranno necessariamente fare nell'anno prossimo, affine di porre le Stazioni in grado di soddisfare a tutte le esigenze del servizio.

Ci consta che l'Amministrazione dell' Alta Italia ha così aggiudicata la fornitura di mattonelle inglesi per la quale fu tenuta la gara il 23 settembre p. p.:

Alla ditta Francis Casissa e C. di Cardiff le 6000 tonnellate destinate a Genova.

Alla ditta Cory Brothers di Cardiff le 4500 tonn. destinate a Pisa.

Quanto alle 10,500 tonn. di carbone grosso inglese, per le quali fu pure tenuta la gara il 23 detto mese, esse furono tutte deliberate alla Compagnia di Tredegar.

L'Amministrazione suddetta ha aperto le seguenti gare per forniture di guide d'acciaio:

Pel 30 andante, 120 tonn. di guide mod. 1.

Pel 2 novembre p. v., 30,000 tonn. di guide mod. n. 2.

Idem. 1,100 tonn. di guide mod. E.

Il Consiglio di amministrazione per le Ferrovie dell'Alta Italia ha approvato le proposte della Direzione dell'esercizio per agevolare lo scarico dei carboni nel porto di Savona;

Ha approvato il preventivo dei lavori da eseguire pel riempimento di cave presso la Stazione di Narzole;

Ha approvato il contratto conchiuso colla Ditta Milde per la provvista di aste con disco girevole per carri e carrozze;

Ha approvato il contratto Valère-Mabille per provvista di molle a spira per locomotive, tenders, carri e carrozze;

Ha autorizzato il viaggio all'estero dell'ingegnere cav. Maroni, allo scopo di esaminare come proceda il sistema adottato da talune Compagnie ferroviarie per la illuminazione elettrica nelle proprie officine.

Ha approvato il preventivo della spesa occorrente per ricaricare con nuovi massi la gettata a difesa del pennello presso la Stazione di Celle, lungo la linea Spezia-Ventimiglia;

Ha approvati gli schemi di contratto, che dovranno servire di base alle gare per l'appalto di fornitura di ghiaia

occorrente per ricaricare la trincea di Caldiero nella linea Peschiera-Venezia, e la massicciata nella Stazione di Verona (Porta Vescovo).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Tosco-Romagnola. — Scrivono da Faenza alla *Nazione*:

A giorni si porrà mano ai lavori di costruzione del 1° tronco del nuovo valico ferroviario dell'Appennino centrale Faenza-Pontassieve, e sono già ormai pronti gli studii necessarii per mettere in esecuzione anche il 2° tronco, cioè per una lunghezza complessiva di circa 20 chilometri, dalla Stazione di Faenza fin'oltre Fognano.

La nuova ferrovia si distacca dalla linea Bologna-Ancona, a ponente della Stazione di Faenza, e il suo svolgimento nel versante romagnolo si fa nella vallata e sulla sinistra del fiume Lamone. Il tracciato della nuova ferrovia segue in gran parte quello della strada provinciale, e la linea sale costantemente e dolcemente fino a Marradi, dove cominciano le forti pendenze e le prime gallerie per superare l'alto Appennino. La galleria maggiore avrà una lunghezza di 3500 metri circa, ed il suo imbocco nel versante romagnolo sarà scavato presso il Poggio delle Travi, nelle vicinanze di Crespino.

Nel versante toscano, uscendo la nuova ferrovia dall'imbocco di ponente dell'anzidetta grande galleria, scorrerà per breve tratto a sinistra del torrente Maccione, affluente della Sieve, e raggiungerà poscia la strada rotabile, non lontano dalla chiesa di Ronta. Quivi la linea comincierà a discendere, scostandosi poco dalla strada carrozzabile, ed arriverà al fiume Sieve, a valle di Borgo San Lorenzo. Da questo punto la nuova ferrovia seguirà la sinistra del Sieve, e toccando Vicchio, Dicomano, Contea e Rufina, andrà a congiungersi alla linea Firenze-Arezzo, a levante della Stazione di Pontassieve.

La lunghezza della nuova linea è di 94 chilometri, e la distanza Faenza-Pontassieve-Firenze risulta di chilometri 115. Le Stazioni progettate sono: Faenza-Brisighella-Fognano-San Cassiano-Marradi-Ronta-Borgo San Lorenzo-Vicchio-Dicomano e Pontassieve.

Se poi, come si spera e si desidera, invece di passare per Pontassieve, si farà la congiunzione diretta con Firenze per Pratolino, allora la nuova linea, cambiando direzione a Borgo San Lorenzo, piuttostochè dirigersi verso Vicchio, si svilupperà dal lato opposto verso Scarperia, e passando per San Piero a Sieve, Vaglia, Fontebuona, Lastra, ecc., andrà a collegarsi alla Stazione centrale di Firenze. Con la linea diretta Faenza-Firenze, si avrebbe un percorso di soli 97 chilometri, vale a dire 18 chilometri meno di quella Faenza-Pontassieve-Firenze.

Oltre al desiderio di avere una comunicazione più diretta che sia possibile tra Faenza e Firenze, noi abbiamo pur quello, non meno grande, di averla anche con Ravenna, sbocco nell'Adriatico, e nostro capo-luogo di provincia. Disgraziatamente, Faenza non ha con Ravenna mezzi di comunicazione nè adatti, nè sufficienti pei molti e svariati interessi amministrativi, industriali e commerciali.

Dunque si fa ognora più necessario ed urgente il prolungamento Faenza-Russi, a congiunzione diretta colla linea di Ravenna: tronco di facile costruzione, che abbrevierebbe in modo sensibile la distanza fra i due mari, fra Ravenna e Livorno, e fra Ravenna e Firenze, nonchè a tutte le provenienze della nuova linea adriatica e della centrale Bologna-Ancona. Con la nuova linea Ravenna-Russi-Faenza-Firenze, si otterrebbe un accorciamento di 36 chilometri, quasi un terzo della linea: vantaggio notevolissimo, considerando la quantità di transito che si andrà a stabilire certamente su questa via.

Il prolungamento Faenza-Russi, il solo che possa congiungere in modo diretto la linea di Ravenna col nuovo valico ferroviario, riesce quindi d'interesse generale, non meno che locale; poichè, oltre a migliorare le comunicazioni fra Russi e Faenza, e fra Ravenna e Faenza, completerebbe in modo veramente proficuo a tutti la traversata dell'Appennino, nonchè l'intera linea Ravenna-Firenze.

Tramways di Firenze. — La *Nazione* del 16 scrive:

Nel giorno scorso fu stipulato il contratto di definitiva concessione fra il Municipio e la Società generale dei *tramways* di Bruxelles, rappresentata dell'avv. Barsi, in seguito alla deliberazione del dì 8 maggio scorso. Già si trova in Firenze il direttore tecnico, ingegnere Carlo Vigny di Bruxelles.

Ferrovia Macerata-Albacina. — In seguito alla diminuzione di L. 5.0013 circa per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 681.813,80, ammontare del deliberamento del 21 settembre u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata — Albacina — Fabriano, compreso fra la Stazione di Matelica e la nuova Stazione di Albacina da stabilirsi al punto d'innesto colla ferrovia in esercizio Ancona — Foligno — Roma, della lunghezza di metri 10,940 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi, ecc.), si procederà, alle ore 10 ant. di venerdì 5 novembre p. v, presso il Ministero dei lavori pubblici e la Prefettura di Macerata, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 647,713.80, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 16 dalla consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Macerata, pel deposito interinale di L. 40,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 92,000 come sopra.

Ferrovia Novara-Varallo. — Sabato, 6 novembre p. v., alle ore 10 a. m., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla cotruzione del tronco Novara — San Bernardino, della linea ferroviaria Novara — Varallo, della lunghezza di m. 7009.13 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali in ferro per l'armamento, le travate metalliche ed i fabbricati, ecc., ecc.), per la presunta somma di L. 244,640.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi otto *dalla* consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Novara pel deposito interinale di lire 12,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 24,000, come sopra.

Ferrovia Pavia-Mortara-Vercelli. — Il Consiglio provinciale di Novara, nella sua seduta del 9 corrente, discutendo sulla domanda di anticipazione delle somme necessarie alla pronta costruzione della ferrovia Pavia-Mortara-Vercelli, stabilì di concedere ai Comuni interessati, cioè alla sola Vercelli, una somma di L. 150,000 a fondo perduto, colla quale potesse unirsi alla Provincia di Pavia per anticipare tutta la quota governativa, onde fossero tosto intrapresi i lavori di costruzione della ferrovia precitata.

Tramways e ferrovia funicolare nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza dell'11 corr.:

a) Deliberò farsi luogo alla domanda del Comune di Orbassano per la consegna all'ingegnere Corti, concessionario del *tramway* a vapore fra Torino-Orbassano-Giaveno ed Orbassano-Piossasco, del suolo stradale sul tratto da Beinasco ad Orbassano; e relativamente alla costruzione del *tramway* sul tronco di strada provinciale Bruino-Trana, mandò invitarsi lo stesso concessionario a concretare e presentare, entro otto giorni, le sue proposte di modificazione al Regolamento provinciale sui *tramways*, onde coordinarlo colle disposizioni e condizioni di costruzione e di esercizio stabilite per la residua tratta della linea non provinciale.

b) Prese cognizione delle modificazioni richieste dal signor cav. Bonelli ai Capitolati speciali proposti per le con-

cessioni dei *tramways* Torino-Carignano e Carignano-Casalgrasso, e, risolte le principali quistioni di massima, rimandò le proprie deliberazioni definitive a dopo un prossimo convegno, a cui venne invitato il concessionario.

c) Mandò rassegnarsi al Consiglio provinciale la domanda del sig. Adolfo Berrier Delaleu per concessione di tramvia da Pinerolo a Cavour, col voto che sia favorevolmente accolta nei termini della deliberazione del Consiglio provinciale 18 settembre u. s., relativa alle domande Corti e Bonelli.

d) Dichiarò non poter prendere alcuna deliberazione sulla domanda dell'ing. Agudio per la costruzione di una ferrovia funicolare a Superga, non essendo questa di interesse provinciale, ma puramente comunale; e con questo voto mandò sottoporsi la pratica al Consiglio.

Infatti, il Consiglio provinciale si riunisce oggi per trattare, fra gli altri, dei seguenti oggetti all'ordine del giorno:

Proposta del Ministero dei lavori pubblici in ordine alla domanda dell'ing. Agudio per la concessione della ferrovia di Superga;

Domanda Delaleu per concessione di *tramway* a vapore da Pinerolo a Cavour;

Riforma del Regolamento generale sui *tramways*.

Ferrovia Parma-Brescia. — Leggiamo nel *Presente* di Parma:

Gli studii definitivi per la ferrovia Parma-Brescia procedono alacremente, sotto la vigile direzione dell'egregio ingegnere cav. Luigi Galli.

Sono già state formate le tre squadre di operatori, le quali hanno già cominciato le loro operazioni nelle tre sezioni in cui è stata divisa la linea.

Nella prima sezione (quella da Parma a Casalmaggiore) la squadra venne formata sino dal 6 agosto, ed ha ormai compiute le operazioni sul terreno, ristabilendo l'andamento già approvato della linea fra Parma, Colorno ed il Po.

Quanto al ponte tubulare sul Po, esso, secondo le prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, avrà una lunghezza di 1400 metri, lunghezza non raggiunta da alcun altro dei ponti sul Po.

Da una settimana, gli ingegneri Galli e Bellomi, alla presenza dei rappresentanti del Comune di Casalmaggiore, e dell'on. Arisi, hanno definitivamente stabilito il tracciato dell'asse del nuovo ponte, che verrà costrutto a 100 metri a valle dell'abitato di Casalmaggiore.

Gli studii procedono pure alacremente da Brescia ad Iseo e da Brescia a Montechiari.

Anche nel tratto da Casalmaggiore a Piadena gli studii si feranno con tutta sollecitudine per poter ivi cominciare i lavori colle 650 mila lire offerte in anticipazione per quel tronco dalla Provincia di Cremona e dal Comune di Casalmaggiore.

Tramway-omnibus Varese-Tradate. — Leggiamo nella *Cronaca Varesina*:

Giovedì della scorsa settimana si è inaugurato il nuovo *tramway-omnibus* fra Varese e Tradate, costrutto dalla Ditta Fratelli Macchi.

In poco più di un'ora si giunse a Tradate, e tutti furono concordi nel constatare come il *tramway-omnibus* funzioni egregiamente: insensibili le scosse anche per chi siede sui lati esterni; solidità congiunta a leggerezza, cosicchè il *tramway-omnibus*, che comodamente può portare venticinque persone, pesa due quintali meno degli omnibus comuni; infine è veramente una trovata da lodare e d'applicare, il sistema di tre ruote, per cui il *tramway-omnibus* con grandissima facilità e sicurezza, compie qualsiasi svolta, senza produrre pericolosi trabaliamenti.

Tramway Milano-Melegnano-Lodi. — Giovedì a mezzogiorno venne aperta al pubblico esercizio la nuova linea di *tramway* Milano-Melegnano-Lodi. Auguriamo al coraggioso proprietario signor cav. Ferdinando Pistorius quel felice esito che ottennero le altre due linee di sua proprietà, cioè quella Lodi-Treviglio-Bergamo, e Lodi-Crema-Soncino, colle quali la linea ora inaugurata è in coincidenza.

Tramway Milano-Sedriano-Magenta-Cuggiono-Castano. — Domenica, 10 corr., ebbe luogo in Milano l'assemblea generale degli azionisti. Dopo che fu udita con molto interesse la relazione dei revisori fatta dall'egregio signor ragioniere Martelli, nella quale si concludeva per un assetto della contabilità sociale, si procedette alla nomina del nuovo Consiglio d'amministrazione. Nessuno degli antichi consiglieri venne rieletto. Furono eletti in loro luogo i signori: Avvocato Emilio Campi, avvocato Filippo Cavallini, Enrico Demartini imprenditore, ragioniere Gilberto Donati, ingegnere Giulio Prinetti, industriale Luigi Villa, possidente Wagner Carlo. Il nuovo Consiglio, entrando in carica, nominò a presidente l'avvocato Campi, ed a segretario il ragioniere Donati.

Linee d'accesso al Gottardo. — Nella seduta del 16 corr. del Consiglio comunale di Torino, il Sindaco diede comunicazione del colloquio avuto col Ministro dei lavori pubblici (già accennato nel precedente nostro numero) circa il tracciato lacuale per la linea d'accesso al Gottardo; dopo di che, il cons. Spantigati, opinando che il Consiglio dovesse emettere un voto espresso per la pronta esecuzione del tracciato Novara-Pino-Laveno-Luino-Sesto Calende, propose il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, associandosi alle rappresentanze, per giusta preoccupazione di vitali interessi, fatte in via d'urgenza dalla Giunta oella sua deliberazione 29 settembre;

« Commette all'on. Sindaco di rinnovare, a nome del Consiglio, le sue più vive istanze al Governo del Re, perchè, aodttando, nella determinazione definitiva della linea del raccordo occidentale al Gottardo, il tracciato lacuale per Laveno, si facciano salvi, colla scelta della linea più breve e di più facile esercizio, insieme al concetto essenziale della grande impresa, gl'interessi economici ed industriali di queste piemontesi provincie, in conformità anche del voto espresso nella seduta del 24 maggio 1879 della Camera dei deputati ».

Quest'ordine del giorno venne approvato all'unanimità.

— Anche il Consiglio comunale di Alessandria non volle essere da meno di altre rappresentanze di città e provincie nel dimostrare il suo interessamento per il tracciato di raccordamento al Gottardo; e venerdì a sera deliberava un voto al Governo del Re per la scelta della linea lungo il Lago-Maggiore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Journal de Genève* ha da Berna, 13, il seguente telegramma:

Si annunzia che l'Impresa del gran *tunnel* del Gottardo domanda al Tribunale federale una dilazione di 700 giorni per il compimento dei lavori. Si ignorano i motivi addotti in appoggio di questa domanda.

Fu però constatato che il *tunnel* può essere compiuto in un termine infinitamente più breve.

A tenore della Convenzione, il *tunnel* doveva essere finito il 1° ottobre 1880. Nel corso di questo mese, la Direzione del Gottardo deciderà se esigerà dall'Impresa Favre l'indennità convenzionale di cinquemila franchi per ogni giorno di ritardo nei primi sei mesi.

Siccome le linee d'accesso non saranno compiute prima del 30 luglio 1882, così l'apertura del *tunnel* prima di quell'epoca non sarebbe, in certo modo, di alcuna utilità per la Compagnia.

È per questo che si spera che la Compagnia del Gottardo non vorrà usare del suo stretto diritto, il quale le sarebbe contestato dall'Impresa Favre, considerando che lo stato di rovina in cui si trovò la Compagnia ha influito sull'avanzamento dei lavori.

— Scrivono pure da Berna, 16, allo stesso giornale:

L'azione intentata dall'Impresa Favre alla Società del Gottardo non mira ad ottenere un indugio pel compimento della Galleria, ma perchè sia accertato che i lavori della Galleria hanno avuto un ritardo di 780 giorni per colpa

della Compagnia, per varie cagioni e specialmente per ordini mandati con ritardo. Inoltre l'influenza del momentaneo dissesto della Compagnia dovrà essere giudicata dal tribunale. Dinanzi ai reclami fatti dall'Impresa, si crede che la Società non ordinerà la ritenuta convenzionale di 5,000 franchi per giorno di ritardo, e che preferirà di aspettare, senza impegnarsi in una lite il cui esito è assai dubbio, il compimento della galleria, che potrà aver luogo nella prossima primavera.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di settembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri) — Passeggieri trasportati 22,700 (nel mese corrispondente del 1879 20,266), introito fr 29,400 (fr. 26,573.45); merce trasportata tonn. 7330 (tonn. 4221), introito fr. 20,800 (fr. 16,607.25). Introito complessivo fr. 51,200 (fr. 43,180.70), ossia fr. 1224.39 (fr. 1053.19) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 21,000 (1879: 20,443), introito fr. 20,400 (fr. 19,741.10); merce trasportata tonn. 1930 (tonn. 1310), introito fr. 5700 (fr. 3791.15). Introito complessivo fr. 26,100 (fr. 23,532.25), ossia fr. 1003 84 (fr. 905.09) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 43,700 (1879: 40,709), introito fr. 49,800 (fr. 46,314.55); merce trasportata tonn. 9260 (tonn. 5531), introito fr. 26,500 (fr. 20,398.40). Introito complessivo fr. 76,300 (fr. 66,712.95), ossia fr. 1138.81 (fr. 995.71) in media per chilometro.

Dal 1° gennaio a tutto settembre poi, furono trasportati complessivamente sui due tronchi ferroviarii: Passeggeri: 320,281 (259,846), introito fr. 340,950.45 (fr. 274,158.80); merce tonn. 66,025 (tonn. 36,531), introito fr. 208,077.85 (fr. 136,527.84). Introito complessivo fr. 549,028.30 (franchi 410,686.64), ossia fr. 8194.46 (fr. 6129.65) in media per chilometro.

Ferrovia del Monteceneri. — Intorno ad un disastro avvenuto all'imbocco nord della galleria del Monteceneri, la *Gazz. Ticin.* pubblica i seguenti dettagli, avuti da buona fonte:

La disgrazia avvenne la sera dell'11 corrente, alle ore 9 1/2, due ore dopo esplose le mine nell'interno della galleria d'asse, e dopo che gli operaj si erano rimessi al lavoro. A quanto si suppone, la catastrofe sarebbe la conseguenza dall'avere una delle mine precedentemente esplose, esportata la maggior parte della roccia di una mina vicina, lasciando in questa una parte della carica senza esplodere. Gli operaj, incaricati della carica, non si avvidero di questo fatto, perchè lo strato di roccia, ove erano stati praticati i fori, era scomparso, senza lasciar segno di mine gravide. Ora, quando la macchina perforatrice posta in azione venne a battere col suo fioretto il pezzo di dinamite rimasto nella roccia, questa fece esplosione, uccidendo sul colpo due operaj, ferendone gravemente altri quattro ed uno leggermente. Tutte le vittime appartengono al vicino regno d'Italia.

Ferrovia del Sempione. — Il *Secolo* afferma che il Comitato promotore pel valico ferroviario del Sempione, costituitosi presso la Camera di commercio di Milano, nel rendere conto degli studii fatti per l'attivazione di quella grande impresa, ha fatto domanda, tanto al Comune, quanto alla Camera di commercio ed alla Provincia di condurre a fine l'opera iniziata.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio, col 25 corrente; la sezione della linea da Aix a Carnoulès, compresa fra Trets e Carnoulés. Essa ha la lunghezza di 59,110 m.

— La Compagnia delle ferrovie del Nord ha portato un notevole aumento al suo materiale mobile. Essa ha commesso 140 locomotive ai seguenti Stabilimenti:

30 alla Compagnia di Fives-Lille;
25 ai signori Claparède e C.;
15 alla Società di costruzioni di Batignolles;
25 ai signori Cail e C.;
10 ai signori Schneider e C.;
15 alla Società di costruzioni meccaniche;
20 allo Stabilimento John Cokerill, di Serain, per le linee Nord-Balghe.

La Compagnia ha inoltre commesso 6,091 vetture e vagoni a diversi costruttori francesi, che vanno facendo successivamente le loro consegne.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha fatto pubblicare, sotto la direzione del sig. Cheysson, ingegnere dei ponti e strade, l'*Album* di statistica grafica pel 1880. Questa raccolta ha per iscopo di riunire in quadro e permettere di abbracciare con una sola occhiata i fatti economici o finanziarii, che risultano dalla statistica dei lavori pubblici.

Vi si trovano dei *cartogrammi* raffiguranti il tonnellaggio sulle ferrovie, strade nazionali e vie navigabili. Altri riguardano i prodotti delle ferrovie, indicando i prodotti lordi e netti riferibili ad ogni chilometro. Un gruppo di carte comprende le spese di primo impianto delle ferrovie e vie navigabili, ecc.

La circolazione in Parigi nel 1878 vi è rappresentata da 3 carte, che fanno conoscere i prodotti chilometrici realizzati nell'anno dagli omnibus, dai *tramways*, dai battelli-omnibus e dalla ferrovia di cintura. Finalmente, un'ultima tavola rappresenta l'aumento della rete ferroviaria dei grandi Stati dell'Europa, di dieci in dieci anni, dal 1830 in poi.

Ferrovie inglesi. — Dal *Daily News* togliamo il fatto seguente:

Due treni diretti partirono la sera del 9 dalla Stazione di St. Pancras, uno alle otto e mezzo, l'altro alle nove e un quarto; il secondo che era il diretto di Scozia, oltrepassò il primo a Leicester. Nella notte di sabato, il macchinista del treno scozzeoe voltò la macchina in un punto chiamato Great Gleu, a poche miglia da Leicester, affinchè l'altro treno avesse il tempo di cambiare rotaia. Ricevuto il segnale che la linea era libera, riprese la via, ma all'indietro. Aveva dimenticato di aver voltato la macchina, e, strano a dirsi, nè lui, nè il fochista s'accorsero dell'errore, finchè non urtarono in un treno diretto a Leicester. Nell'urto, una carrozza del treno diretto attraversò quattro compartimenti vicini; fortunamente non vi furono morti, ma cinque passeggieri rimasero feriti, ed uno gravemente. Finchè non sarà fatta l'inchiesta, non si può conoscere il motivo della strana condotta del macchinista, forse determinata da qualche ragione eccezionale.

Ferrovie tedesche — Lo *Staatsanzeiger* pubblica il rapporto del direttore ferroviario Illing, circa l'uscita dalle rotaie del treno ferroviario, accaduta non lungi da Spandau, alle 12 1/2 di notte del giorno 8. La disgrazia avvenne in conseguenza di varii pezzi di rotaie, che erano state smosse. Nè i passeggieri, nè il personale di servizio ebbero a soffrire gravi contusioni; il materiale però sofferse forti danni. La macchina, balzata fuori dalle rotaie, fu precipitata in una fossa.

— Il Governo prussiano — dice l'*Allgemeine Zeitung* — si propone di far costrurre una ferrovia, che, passando per Schwerin e Lubecca, si dirigerebbe in retta linea su Kiel, e verrebbe ad essere di 60 o 70 chilometri più breve della linea attuale per Amburgo. Questa ferrovia sarebbe evidentemente costrutta nell'interesse militare, e sarebbe di proprietà dello Stato, che deve chiedere al Landtag, nella sua prossima sessione, i crediti necessarii per farla.

Un ufficiale superiore percorre ora il Mecklemburgo e certi distretti dello Schleswg-Holstein per esaminare le località che saranno attraversate dalla linea.

Ferrovie russe. — Leggiamo nell'*Herold* di Pietroburgo, che il Consiglio dei Ministri, per dar principio alla costruzione della linea ferroviaria della Siberia, ha decretato a quest'uopo la somma di un milione di rubli. Il principe Demidoff Donato e il noto imprenditore Gubomir chiesero entrambi di assumere la costruzione della suddetta linea ferroviaria.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Il *Diritto* scrive:

È a nostra notizia che l'ing. cav. Mottini si recherà a

Tunisi quanto prima per occupare il posto di Direttore della linea ferroviaria Tunisi-Goletta, di proprietà del comm. Rubattino, la quale è stata finora diretta, in via provvisoria, dal comm. Martorelli, chiamato a riprendere il suo posto di Ispettore delle Ferrovie Romane.

Ferrovia Trans-Sahariana. — Il *Temps* scrive in data del 13:

Si sa che il Governo coltiva da due parti il progetto di riunire il Soudan alla costa, attraverso il Senegal e l'Algeria. Abbiamo già annunziato la partenza della Missione Derrien che va a studiare il tracciato della strada di ferro tra il Senegal e il Niger. Un'altra Spedizione lascierà la Francia per istudiare il tracciato della Trans-Sahariana.

Il colonnello Flatters partirà nel corrente della settimana per riprendere l'esplorazione del Sahara, che dovette interrompere la primavera scorsa. Egli condurrà con sè il capitano di fanteria Masson, comandante in secondo della caravana, Beringer ed altri ingeneri civili, che faranno il tracciato, i piani e i profili del paese percorso.

Notizie Diverse

Porto di Barletta. — Il 17 corr. furono inaugurati in forma solenne i lavori di questo porto, alla presenza del ministro Baccarini, recatosi espressamente. Così telegrafano al *Corriere delle Marche:*

Arrivano le Autorità tutte politiche, giudiziarie e militari. — Il ministro Baccarini è vivamente acclamato. — È applaudito anche l'ingegnere Mati, ispettore del Genio civile, autore del progetto, la cui spesa preveduta monta a tre milioni e 400 mila lire.

Il profilo del nuovo porto è raffigurato da battelli concatenati.

L'arcivescovo di Trani benedice il masso di fondazione, in mezzo ai suoni delle bande e agli spari; dopo di che, esso viene immerso nelle acque dell'Adriatico.

— Scrivono pure da Barletta al *Diritto*:

I lavori del porto sono *sei* mesi che cominciàrono, ed a giudicarne dal risultato, si direbbero *sei* anni.

Il cantiere, oltre al contenere quanto necessita ad un cantiere, ha tutto il *confortable* desiderabile: camere per gli impiegati, ristoranti per essi e gli operaj, ferrovie per le cave (una fortuna toccata all'Impresa !), scuderie, ecc.

Dal lato tecnico poi, macchine di tutte le dimensioni, di tutte le forme. Grue mobili idrauliche, grue immobili, che attraggono con facilità incomprensibile 15 tonnellate di *beton*, ch'è un materiale che noi Italiani chiamiamo volgarmente *calcestruzzo* (calce, pozzolana e pietre).

E questo sarebbe nulla, se tutto il terreno in cui è impiantato l'immenso cantiere non avesse avuto d'uopo di una livellazione, che per persone meno energiche avrebbe richiesto essa sola una mezza dozzina di mesi.

Ma, dopo tutto, mi scordavo del meglio — il nome dell'Impresa. Gli impresarii sono due, e si confondono nella ditta Fantoni-Minghelli; ma quello che è meglio, il Minghelli è il solerte ingegnere che ha tutto provveduto; il Fantoni è la esecuzione inappuntabile.

Per parte del Governo, presiede l'egregio comm. Zainj, e rappresenta il Municipio un giovane che promette assai, l' ingegnere Milano.

Porto di Genova. — Leggesi nel *Commercio*, del 15: Ieri l'Impresa del porto compì il terzo anno di lavoro; ed è con orgoglio che può dire che, in luogo dell'esorbitante quantità di 500,000 tonnellate di pietra stabilita dal Capitolato d'appalto, oltrepassò le 640,000 tonnellate, ossia versò in più di quanto era stato stabilito oltre a 140,000 tonnellate; e ciò non badando ad enormi sacrificii, nè ad ingenti spese.

Canale Villoresi. — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta straordinaria dell' 11 corr., dopo lunga discussione sulla domanda dei concessionarii del Canale Villoresi, di limitare per ora la costruzione del Canale al tronco della presa in Ticino al torrente Bozzente, e di introdurre per conseguenza nel Capitolato colla Provincia le occorrenti modificazioni ed aggiunte, deliberava quanto segue:

1° Di confermare le deliberazioni consigliari del 26 febbraio 1879, limitando però a L. 7,300,000, occorrenti per costruire il primo tronco di canale, l'autorizzazione pel mutuo da stipularsi con la Cassa di Risparimo di Milano.

2° Di approvare le proposte modificazioni ed aggiunte al Capitolato coi concessionarii, colle disposizioni transitorie allo statuto ed al Capitolato del Consorzio.

Acquedotto di Bergamo. — Il giorno 14 corr., a Bergamo si è inaugurata, con qualche solennità, la posizione della prima pietra del serbatoio dell'acqua potabile. Sul luogo dello scavo, sotto la prima pietra, fu posto dal Sindaco, per memoira, una medaglia d'ergento, di circa 10 centimetri di raggio; essa porta da un lato lo stemma comunale, e dall'altra la leggenda seguente:

Acquedotto di Bergamo — Costrutto — Da Galopin Jacob Süe e Comp. — L'anno MDCCCLXXX — Sindaco Nob. Luigi Cucchi.

Monete d'argento e d'oro col conio di Umberto I, andarono a far compagnia, nel seppellimento, alla medaglia.

Il Sindaco fece poi un discorso di circostanza, molto applaudito.

Ponte del Valentino sul Po. — Il ponte sul Po, a monte del Valentino, che, malgrado gli sforzi fatti per darvi quei finimenti che rispondessero al suo carattere monumentale, non trovasi ancora compiuto, venne tuttavia aperto lunedì al passaggio provvisorio.

Per accedervi dalla strada di Moncalieri si fece una rampa provvisoria per i tre giorni che ancora si richiedono per terminare il rialzo di raccordamento, che a quel punto è di 60 centimetri; e si appose una barriera provvisoria, finchè sia dato di collocarvi il parapetto definitivo.

Anche il servizio daziario si trova ordinato, salvo a compierlo pel pesamento (a *bascule*) dei carichi eccedenti i 500 chilogrammi.

Palazzo del Senato. — L'*Opinione* scrive:

Oltre i miglioramenti che sogliono, ogni anno, in tempo di chiusura, apportarsi nei locali, il Senato ha introdotto quest'anno nel suo palazzo una grande novità.

Nel palazzo, c'era già un piccolo giardino: durante le vacanze, si sono acquistate e demolite due case attigue, prospicienti sulla via degli Staderai, e sull'area da esse occupata si è appunto esteso il giardino, arricchito, come è naturale, di erbe, di fiori, nonchè di chiare e fresche acque.

Il giardino è chiuso sulla via degli Staderai da un basamento, ad alto livello, in travertino; e sopra esso s'alza una cancellata, nel cui centro, sorge in alto, pure in ferro, uno stemma, che nel centro ha la lettera S.

Palazzo per l'Esposizione di Belle Arti in Roma. — Leggesi nel *Diritto* del 15:

Questa mattina abbiamo potuto osservare i lavori del palazzo di Belle Arti in via Nazionale. Vi sono occupati circa cento operaj fra muratori e manuali.

Finora sono stati eseguiti 4000 metri di fondazioni, e, se non avremo pioggie molto prolungate, si andrà innanzi speditamente. Le fondamenta sono profonde da undici a dodici metri e larghissime, dovendo su di esse sorgere dei muri di straordinario spessore, inquantochè destinati a reggere vôlte *reali*, come risulta dal progetto.

Un addetto all' Ufficio della Commissione archeologica conservatrice dei monumenti è sempre presente ai lavori di scavo, affinchè, facendosi qualche scoperta, la Commissione ne possa essere informata immediatamente.

Come è noto, il palazzo deve essere finito nel 1882. La somma preventivata è di lire 1,400,000.

Scuola d'applicazione pegli ingegneri in Torino. — A direttore di questa Scuola, in surrogazione del prof. comm. Richelmy dimissionario per motivi di salute, è stato or ora nominato il comm. Axerio, attuale direttore del Museo industriale. Per tal modo (dice il *Risorgimento)*

i due istituti troveranno più facile il loro naturale coordinamento, se pure non troveranno un principio di fusione in un solo Istituto politecnico superiore, come i continui progressi della scienza applicata richiedono, e l'interesse della nostra città parrebbe consigliare.

Monumento a Bartolomeo Bona. — Settima lista della sottoscrizione pubblica fatta per azioni da lire 5.

Veggi Giuseppe Direttore delle Poste in Genova lire 50; Brizio Giuseppe, id. Roma 50; Ferrara-Bardile Ambrogio Capo-Sezione Stazione di Genova 5; A. Pernati di Momo senatore 15; Bertina Callisto 50; Ballocco ing. Luigi 10; Ronzana Laura 5; Ronzana Maria vedova Aresca 10; Aresca Luigi 20; Aresca Giacinta 5; Aresca Enrico 5; Aresca Adele 5; Maggia Andrea ing. 5; Lelli Emanuele 5; Frisciotti de' Pellicani Giuseppe 5; Giacchetti Enrico 5; Pisani Andrea 5; Piccinini Augusto 5; Ceppi Marco 5; Carnevali Pietro 5; Moruzzi Domenico 5; Zanetti Gio. 5; Morrone Tommaso 5; Antognoni Antonio 5; Dagna Gio. 5; A. Moretti 5; Passatore Gregorio 5; Clementi Pio 5; Scoppetta Tommaso 5; Torre Ernesto 5; Gafforini Luigi 5; Benoffi Andrea 5; Carli Enea 5; Ferrari Andrea 5; Federico Rollini per gli ingegneri di concetto della Stazione di Lecce 15; Ferranti Pasquale 5; Marselli Nicandro 5; Melloni Virginio 5; Stazione di Faenza 5; Mattioli Sinforiano 5; Coppetta Giuseppe 5; Dompè Giovanni 5; Moretti Luigi 5; Mecorelli Napoleone 5; Passatore Gio. 5; Vitali Tommaso 5; Caterbi Michele 5; Tesei Benedetto 5; Organo Gregorio 5; Colmo Vittorio 5; Lesca Luigi 10.

Totale delle sette prime liste di sottoscrizione L. 2800.

Nota. — Le sottoscrizioni delle azioni col loro importo devono essere trasmesse alla Banca dei fratelli Ceriana, via Lagrange, 3, Torino.

Concessioni di derivazioni d'acque. — Con R. Decreto del 9 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 14 corr.), venne concessa facoltà agl'individui e Società indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia ivi descritti. Sono 6 concessioni d'acqua per forza motrice (1 prov. di Genova, 1 Reggio Calabria, 1 Treviso, 1 Lucca, 1 sottoprefetto di Lagonegro, ed 1 idem di Cittaducale); 4 concessioni d'acqua per irrigazione (1 prov. di Venezia, 3 Padova); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (1 prov. Novara, 1 Bergamo).

Coltivazione del tabacco. — Scrivono da Tradate, 10, alla *Perseveranza:*

Oggi, com'era stato indicato dalla circolare 1° corr., un numeroso concorso di persone, fra cui notavansi il senatore Scalini, i deputati Canzi e Giov. Batt. Cagnola, ed il presidente del Comizio agrario di Varese sig. Speroni, si radunava in una delle sale della Villa Sopranzi per discutere intorno all'opportunità o meno d'allargare l'esperimento della coltivazione del tabacco, così coraggiosamente intrapresa da poche persone in sul principiare di quest'anno.

Aperta la seduta, il Presidente della cessante Società Tradate-Mozzate narrò le vicende fortunose della prima coltivazione, le difficoltà incontrate e vinte, i premii ottenuti alle Esposizioni di Como e di Cremona, sebbene fuori concorso; e concluse col dire che il premio migliore stava nel risultato stesso della coltivazione, giacchè il raccolto ottenuto poteva calcolarsi di almeno trenta quintali di tabacco per ettaro, il quale al minimo di L. 80 al quintale, dava un reddito lordo di L. 2400.

Ammessa ora una coltivazione in grande di questo vegetale, affidata a mezzadrìa al colono, non dovendo più conteggiarsi fra le spese la mano d'opera, ma solo poca parte di concime chimico a complemento dello stallatico colonico, che meglio s'attaglia per questa coltivazione e che non sorpasserà mai in ogni modo le 150 lire per ettaro, si avrà un reddito netto per il proprietario del terreno di L. 1050, che equivale a L. 70 per ogni pertica milanese. prodotto, diciamolo pure, fenomenale, e che non può avere dei confronti che coi migliori vigneti del vicino Piemonte.

Chiusa la breve discussione, in un baleno fra i presenti si sottoscrissero le carature volute per la formazione della Società, che venne denominata *Consorzio di Tradate per la coltivazione esperimentale del tabacco*, nominando a formare il Comitato regolatore coloro che già nella cessata Società Tradate-Mozzate lo componevano, cioè: a Presidente il signor dottor Carlo Stroppa, a vice-pcesidente il signor Giussani Fortunato, a segretario il signor Castiglioni nobile Cesare, a cassiere il signor Dapino Enrico, a contabile il signor Croce ragioniere Giuseppe.

— Il *Sole* aggiunge che venne, seduta stante, accettato il predisposto statuto, e firmate 160 carature da L. 25 caduna; per cui resta fissato che nel 1881 si coltiveranno pertiche 60 a tabacco, divise in 15 appezzamenti, sparsi tra Gerenzano e Vedano, abbraccianti una zona, che si estende ad oltre 18 chilometri.

Esposizione industriale italiana nel 1881 in Milano. — In occasione di questa nuova Mostra nazionale, il solerte editore Sonzogno di Milano ha intrapreso una importante pubblicazione col titolo: *L'Esposizione italiana del* 1881 *in Milano illustrata*, di cui è già comparsa la 1°. dispensa.

Ottenuto dal Comitato promotore di pubblicare questa grande illustrazione, il Sonzogno si propone di rendere il suo lavoro pari all'altezza dell'avvenimento, facendone un'opera artistica, scientifiea ed eminentemente nazionale: poichè sono italiani non solo i chiari scrittori degli articoli, ma gli artisti tutti, che gareggeranno per far onore al paese nel riprodurre con la massima cura quanto di rimarchevole presenterà l'Eposizione.

L'opera consterà di 40 dispense, al prezzo di cent. 25 per ogni dispensa e di L. 10 per tutta l'opera.

Macchine per fabbricare armi — Il Ministero della guerra ha definitivamente conchiuso colla Casa Grenwood di Lees, in Inghilterra, il contratto per l'acquisto delle macchine destinate alla Fabbrica d'armi di Terni, avendo il Governo assunto l'impegno morale che i lavori sarebbero cominciati col 1882.

Proprietà industriale. — Alla Conferenza internazionale, che si terrà ai primi di novembre a Parigi, per discutere le basi di una Convenzione internazionale relativamente alla proprietà industriale ed alla sua protezione, l'Italia sarà rappresentata dall'on. Indelli e dal comm. Romanelli.

Pagamento del Consolidato. — La Direzione generale del tesoro annuncia che, per le considerazioni medesime che consigliarono nei precedenti semestri l'anticipato pagamento nel Regno delle cedote al portatore del Consolidato 5 per cento, il Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato per il semestre scadente al 1° gennaio 1881 abbia luogo a cominciare dal giorno 20 del corrente mese di ottobre.

Valigia delle Indie. — La Direzione generale delle poste, allo scopo di governare efficacemente il transito delle valigie estere attraverso l'Italia, ha disposto che da Modane le sia telegrafato dal delegato italiano ferroviario l'ora d'arrivo e di partenza della Valigia anglo-indiana, e dal porto di Brindisi l'ora d'imbarco della Valigia stessa e quella della partenza del piroscafo per Alessandria d'Egitto. Fra le Stazioni intermedie, quelle di Torino, Bologna e Brindisi si notificano reciprocamente l'ora di partenza del treno e il numero dei dispacci componenti la Valigia, e mandano le stesse notizie alla Direzione generale. Eguali norme sono seguite per la Valigia indo-britannica alla sua partenza con la Peninsulare da Alessandria, ed all'arrivo a Brindisi, da dove si notifica la partenza e il numero dei sacchi anche alla Stazione di Bologna e di Modane, al Ministero delle poste a Parigi ed all'Ufficio generale di Londra.

Ufficii telegrafici — Il 10 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Forlì (provincia di Forlì), Loreto (provincia di Ancona), Lugo e Ravenna (provincia di Ravenna).

Telegrafia sottomarina. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia:

1° Che è ristabilito il cavo fra Santos e Santa Catharina (Brasile). Fra queste due località, i telegrammi riprendono perciò la via sottomarina.

2° Che è pure ristabilito il cavo sottomarino fra Portorico e Saint-Thomas.

Quindi le comunicazioni trovansi in istato normale fino ad Antiguas. Oltre quest'ultima destinazione, i telegrammi per le Indie occidentali continuano ad essere accettati a rischio dei mittenti, senza cambiamento di tassa.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale suddetto annunzia che, a partire dal 13 corr., la Turchia ha interdetto sul proprio territorio l'impiego del linguaggio segreto pei telegrammi privati.

Acquedotto di Lisbona. — Domenica 3 ottobre fu inaugurato in Lisbona, con cerimonia civile e religiosa, il canale di Alviella per provvedere di acqua potabile la Capitale portoghese. L'Arcivescovo, seguito dal Capitolo, benedisse il canale dall'alto della valle di Xobregas, i serbatoj, le macchine, mentre gli spari delle girandole l'annunziavano ai lontani. Il Re, che era presente, mandò dopo il ciambellano ad aprire la chiusa del sifone, e le acque, precipitandosi sui serbatoj, si alzarono sino alla controchiave della vôlta. L'avvenimento fu annunziato da altri spari, e le macchine cominciarono a funzionare. Questo canale trasporta le acque a Lisbona dalla distanza di 114 chilometri e mezzo. La Compagnia per costruirlo fu costituita nel 1868, ed il progetto dei lavori fu approvato il 3 ottobre 1871.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Abbastanza bene i valori ferroviarii nella scorsa settimana. Le Azioni Meridionali da 471 salirono a 474; le Obbligazioni oscillanti tra il 293 al 292 50; i Boni stazionarii e nominali sul 595.

Le Sarde, della serie A, vennero quotate a 298; le altre, della serie B, a 301; le nuove meglio tenute a 294 e 293. Le Meridionali austriache da 293.50 salirono a 295. Le Palermo-Trapani intrattate a 313.50 quelle di 1ª emissione, ed a 283 le altre di 2ª emissione. Le Pontebbane non tennero il corso di 474; le Centrali Toscane invariate sul 483. — Le Azioni Ferrovie Romane, poco curate, si tennero a 163.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 185 e 187; le Obbligazioni a 267 e 268; le Vittorio Emanuele a 272 circa; le Azioni Ferrovie Romane a 146 e 147; le Obbligazioni a 339 circa.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari. — 46ª estrazione eseguita il 10 ottobre 1880.

Elenco delle Obbligazioni estratte col rimborso di L. 150.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
395	77	300	61	614	95	732	92	392	83
79	73	386	1	64	38	833	45	21	47
461	19	159	22	713	56	67	99	9	71
121	75	608	94	185	64	261	81	872	92
353	41	231	79	886	84	301	23	211	68

La Serie 822 N. 36 vinse L. 50,000.

La Serie 283 N. 84 vinse L. 2,000.

La Serie 339 N. 50 vinse L. 1,000.

Vinsero L. 600 le Serie 198 N. 96, 81 N. 77.

Vinsero L. 200 le Serie 624 N. 95, Serie 355 N. 8, Serie 350 N. 89.

Vinsero L. 100. Serie 882 N. 83, Serie 607 N. 16, S. 900 N. 24, Serie 105 N. 67, Serie 599 N. 46, Serie 414 N. 44, Serie 246 N. 94. Serie 829 N. 1, Serie 870 N. 17, Serie 674 N. 9, Serie 365 N. 31, Serie 660 N. 96.

Seguono altre 140 Obbligazioni premiate con L. 50.

Il pagamento dei suddetti rimborsi e premii verrà eseguito dal 10 gennaio 1881 presso la Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni premiate continuano a concorrere ai premii delle successive estrazioni.

CONVOCAZIONI

Società italiana delle miniere petroleifere in Terra di Lavoro. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria, pel giorno 6 novembre p. v. in Milano (sede sociale, via S. Giuseppe, 4), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1879 e presentazione della situazione al 31 ottobre corr., nonchè per deliberare sulle trattative per la ricostituzione della Società su basi più larghe, colla nomina degli stralciari.

Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione dell'alveo comune dei torrenti di Nocera, in diminuzione della presunta somma di L. 329,934.09, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilogr. 50,000 di ferro in verghe sagomato (per culatte mobili), per la presunta somma di L. 27,500. Consegna entro 150 giorni, in 4 rate eguali di chilog. 12,500, la 1ª dopo 30 giorni, e le altre di 40 in 40 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 2800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 25,450 di ferro in verga sagomato, pel complessivo importo di L. 18,860. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 1,900 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 32,205 di ferro in lamiera grossa, pel complessivo importo di L. 25,764. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2600 come sopra.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di protrazione della scogliera per m. 150 del Molo Innocenziano nel Porto d'Anzio, e di sistemazione del vecchio Molo Neroniano per m. 78.60, in diminuzione della complessiva somma di L. 360,486.13, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un padiglione per Ufficii ed alloggi di ufficiali nella fortezza di Rocca d'Anfo, per la presunta somma di L. 67,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale lire 6700 in numerario o rendita D. P.

— Il 3 novembre p. v., presso la Direzione suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di m. q. 15,000 di tavole di pioppo N. 2, per il presunto importo di L. 30,000. Consegna entro 20 giorni per 1/3 e giorni 60 pel resto. Deposito cauzionale L. 3000 come sopra.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di tonn. 500 di litantrace magro, per il presunto importo di L. 22,500. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 2300 come sopra.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Monteu da Po (prov. di Torino), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un'arginatura al fiume Po, in diminuzione dell'importo di L. 24,510, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1000 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 2000 idem o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo Incanto.

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 25 settembre ultimo scorso, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabbato 23 corrente, alle ore undici antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello, ove hanno sede gli Uffici della Provincia, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per sei anni e mezzo della strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Caluso a S. Giorgio, della lunghezza di m. 8,470 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 4,500.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 30 ottobre stesso a mezzodì.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio il 1.o gennaio 1881 e sarà ultimato al 30 giugno 1887 e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico Provinciale i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Il deposito provvisorio a guarentigia dell'asta da farsi un'ora almeno prima dell'incanto presso la Banca Nazionale nella Cassa della Provincia è stabilito in lire 1,120 e la cauzione definitiva in L. 2,250.

Torino, 13 ottobre 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE
Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo Incanto.

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 25 settembre ultimo scorso, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabbato 23 corrente alle ore undici antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzioni per otto anni e mezzo della strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Ivrea a Cigliano per Borgomasino della lunghezza di m. 15,478, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 5,821.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 30 ottobre stesso a mezzodì.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio il 1.º gennaio 1881 e sarà ultimato al 30 giugno 1889 e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico Provinciale i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Il deposito provvisorio a guarentigia dell'asta da farsi un'ora almeno prima dell'incanto presso la Banca Nazionale nella Cassa della Provincia è stabilito in lire 1,950, e la cauzione definitiva in L. 2,900.

Torino, 13 ottobre 1880.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE
Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 27 Ottobre 1880. N.° 43

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

TRAMVIE E FERROVIE ECONOMICHE

al Consiglio Provinciale di Torino

Nella seduta del 20 corr., il Consiglio provinciale di Torino prese a trattare gli argomenti posti all'ordine del giorno, e già da noi annunciati nel precedente numero.

Ecco il sunto della relativa discussione:

Proposta del Ministero dei lavori pubblici in ordine alla domanda dell'ingegnere Agudio per la concessione della ferrovia di Superga.

La Commissione dei lavori pubblici ne appoggia l'accoglimento.

La Deputazione, con relazione del consigliere *Di Revel*, osservando che la ferrovia non ha carattere provinciale, ma unicamente comunale, crede non sia il caso di aderirvi, ma di deferire la pratica al Consiglio. E con altra relazione del cons. *Massa*, osserva che la Provincia non può assolutamente rendersi concessionaria della ferrovia: è cosa di interesse unicamente comunale.

Ferraris risponde che, se è vero che il Municipio di Torino ha interesse a che sia fatta la ferrovia di Superga, la questione però devesi esaminare dal punto di vista amministrativo, economico e tecnico. Sotto l'ultimo aspetto, risulta che la bontà del sistema Agudio in pratica non fu ancora dimostrata; e la ferrovia al Righi, con un'altezza maggiore, necessitò una spesa molto minore. Sotto l'aspetto amministrativo, il Municipio di Torino ha considerato che ad esso non ispettava farsi appaltatore. Sotto l'aspetto economico, il Municipio ha votato un sussidio di L. 200,000 ad opera compiuta, ed un'annualità di L. 10,000 per 12 anni; contro questo forte sussidio si presenta la cauzione di 40 o 50 mila lire. Ma se la cosa, come si assicura, è di così facile esecuzione, perchè non si trova un capitalista che venga ad assumerne, in luogo del Municipio, l'appalto? Egli perciò non crede che la Provincia possa, in tali condizioni, appoggiare la proposta Agudio.

Pinchia vorrebbe sapere se vi sieno altre proposte per una ferrovia a Superga.

Ferraris dichiara non risultargli che vi siano altre proposte.

Bertetti non sa se la conclusione della Deputazione sia più motivata dal non essere la ferrovia d'interesse provinciale, oppure dalle condizioni particolari della ferrovia; egli crede che, per ora, non si tratti di occuparsi del lato tecnico della proposta, ma soltanto di attenersi a considerare l'interesse o meno della provincia a che sia stabilita una ferrovia per Superga. Il confronto tra la ferrovia del Righi e quella di Superga non regge, perchè nel Righi non furono necessarie le espropriazioni. La città di Torino è la parte della provincia la più cospicua, e quindi come si può sostenere che ciò ch'è interesse della città di Torino non sia interesse della provincia? La città di Torino rappresenta più della [illegible] degli interessi provinciali.

Daneo crede [illegible] a ferrovia di Superga sia d'interesse, non solo comunale [illegible] provinciale, ma subalpino, ma nazionale, per il grande pellegrinaggio del popolo italiano alle tombe della Casa Sabauda. Alla Provincia non si chiede sacrificio materiale, non si chiede che un concorso morale; ed egli non sa comprendere come questo concorso si potrebbe negare. Il sistema Agudio non si può dire d'impossibile attuazione: l'esperimento fattone a Lanslebourg ha dimostrato la sua perfetta attuabilità. Dalla parte economica, egli crede non si abbia ad aver paura, perchè la Casa che ne assumerebbe l'esercizio, è una Casa solidissima. Perciò, sotto ogni aspetto, egli crede che la Provincia debba senz'altro accordare quell'appoggio morale che le si domanda.

Cibrario ricorda che la Provincia assume la responsabilità d[illegible] costruzione e dell'esercizio; quanto alla prima, non è che [illegible] responsabilità apparente, perchè la costruzione si farà co[illegible] ondi del Municipio e del Governo. Quanto alla responsabilità dell'esercizio, osserva che si tratta di una ferrovia d'un genere speciale, una ferrovia di piacere; e quand'anche si fosse costretti un giorno ad abbandonarne l'esercizio, nessuno vi si opporrebbe. Dichiara che darà il suo voto favorevole alla domanda Agudio.

Ferrati ricorda che il Consiglio comunale votò già una volta il sussidio per la ferrovia di Superga, perchè aveva già le assicurazioni degli uomini più autorevoli in linea tecnica sulla perfetta attuabilità del sistema Agudio. Votando favorevolmente per il sistema Agudio, richiama però l'attenzione del Consiglio sul modo con cui si dovrebbe

rispondere al Ministro dei lavori pubblici; egli vorrebbe si leggesse la lettera del Ministro, per assicurarsi del concorso governativo nella costruzione della ferrovia.

Cibrario propone che il Consiglio, manifestando le simpatie pel sistema Agudio, si riservi di avere tutte le garanzie necessarie per compiere la ferrovia funicolare; e presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio dichiara non essere alieno di prendere l'iniziativa per la concessione della ferrovia, sempreché il Ministero dei lavori pubblici dichiari che sarà stanziata nel bilancio dello Stato la somma di lire 1,255,000 per concorso governativo, a termini della legge sulle costruzioni ferroviarie ».

Bertetti propone invece quest'ordine del giorno:

« Il Consiglio, considerato che la costruzione della ferrovia non è di interesse esclusivamente comunale, delibera che, d'accordo col Ministero, siano intavolate le trattative per la concessione della ferrovia stessa, in modo che nessun aggravio abbia a ricadere sul bilancio provinciale, e si abbiano le garanzie necessarie per la costruzione e l'esercizio della ferrovia ».

Massa dà lettura della domanda presentata dall'ingegnere Agudio al Ministero per la costruzione di questa ferrovia. Combatte le ragioni svolte dal collega Ferrati in favore della proposta. Non comprende perchè la Provincia debba farsi concessionaria della ferrovia. Il progetto Agudio non offre alcuna garanzia, non offre condizioni serie; non c'è nemmeno un accenno a combinazioni con la Società delle tramvie che vanno ai piedi della collina, ove dovrebbe cominciare la ferrovia di Superga.

Ferraris dichiara che egli segue la pratica; e siccome da venti anni sa qual esito abbiano avuto i tentativi dell'ing. Agudio, così non crede alle attestazioni di alcuni professori, di alcune Accademie, sia italiane, sia forestiere. Se alcuno si sente di eseguire questa ferrovia, si faccia avanti: in questo senso egli aderisce all'ordine del giorno Cibrario.

Si pone ai voti la proposta condizionata del consigliere Cibrario, ed è approvata.

Domanda Delaleu per concessione di tramvia a vapore da Pinerolo a Cavour.

Il cons. *Cibrario*, come interessato nella questione, dichiara di astenersi dalla discussione.

Borella osserva che, dopo che questa pratica era portata alla Deputazione, pervenne un'altra domanda dell'ing. Bonelli; perciò egli crede che si dovrebbe adottare la sospensiva.

Daneo crede si debba discutere la domanda posta all'ordine del giorno, senza preoccuparsi di quella pervenuta successivamente.

Adamino osserva che la nuova domanda è stata presentata già da parecchio tempo, è regolare e corredata di cauzione; crede perciò non si possa a meno di tenerne conto.

Il *Prefetto* osserva che la Deputazione provinciale aveva fatto intendere all'ing. Bonelli come forse il Consiglio non sarebbe stato alieno, qualora ne avesse fatto domanda, di accordargli la costruzione della tramvia Pinerolo-Cavour, affinchè non trovasse ostacoli alla costruzione della tramvia Carignano-Moretta, per la quale aveva assunto impegni, e che gli era attraversata dal richiedente Delaleu. Prega perciò il Consiglio di voler adottare la sospensiva.

Davico dichiara che egli voleva associarsi alle parole del collega Daneo: la proposta Delaleu era formale, e corredata di tutti i requisiti della legge. Però, dopo le dichiarazioni del Prefetto, egli si fermerebbe, lasciando ogni responsabilità al Prefetto per la sospensiva.

Il *Prefetto* dichiara che non può assumere alcuna responsabilità: osserva soltanto che la sospensiva sarebbe nell'interesse della Provincia.

Daneo non vede in questo fatto che una concorrenza di due Ditte; ma questa domanda Delaleu, fatta con proposta seria, non è tale che le si possa rispondere con una negativa o con una sospensiva: le precedenze devono essere onestamente rispettate; egli perciò persiste perchè il Consiglio passi senz'altro alla discussione della domanda Delaleu.

Davico, di fronte alla dichiarazione del Prefetto di non assumersi responsabilità veruna, si associa pienamente alle parole del collega Daneo.

Boselli domanda schiarimenti sull'accennato diritto di prelazione, da chi e come sia dato.

Il *Prefetto* dà le chieste spiegazioni.

Sambuy. Poichè si tratta di parlar chiaro, dichiara di aver capito ben poco di che si tratta. Però, se dal contrasto degli interessi delle due Ditte concorrenti ne venisse a soffrire la Provincia, e non si effettuasse nè l'una, nè l'altra delle due vie, egli non potrebbe accostarsi alle idee del collega Davico.

Davico aggiunge altre considerazioni in favore della domanda Delaleu; e dopo le osservazioni di altri consiglieri, si pone ai voti il seguente ordine del giorno del cons. *Sambuy*:

« Il Consiglio concede la linea chiesta dalla ditta Berrier-Delaleu tra Pinerolo e Cavour, alla condizione che rinunzi senza corrispettivo alla prelazione tra Saluzzo e il confine di Torino, in base alle condizioni di cui nelle deliberazioni del Consiglio provinciale 18 settembre 1880 per analoghe concessioni ».

È approvato all'unanimità.

Riforma del regolamento generale delle tramvie.

Sambuy, relatore della Commissione appositamente nominata, espone i criterii che hanno guidato quest'ultima nel compiere l'opera affidatale dal Consiglio.

La Commissione fu unanime nell'adottare l'ordine del giorno, ora proposto all'approvazione del Consiglio:

« Stante l'opportunità di facilitare la costruzione delle tramvie, e che deve presentarsi una legge speciale al Parlamento, si sospende provvisoriamente il regolamento generale, dando facoltà alla Deputazione di trattare per la concessione delle nuove linee di tramvie, riferendo ogni volta al Consiglio su quale degli articoli si è creduto di derogare ».

Messa ai voti questa conclusione, è approvata.

— Nella seduta del 21, il Consiglio medesimo prese a discutere sull'oggetto seguente:

Domanda della Banca di Pinerolo per concessione di ferrovia economica a scartamento ridotto da Pinerolo a Torre Pellice.

Ferrati, relatore, dice che in questa concessiione di una ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice pare si trovino in concorrenza la Società ferroviaria di Pinerolo, la Banca di Pinerolo ed il Consorzio dei Comuni; quest'ultimo però pare si sia fuso con la Società ferroviaria, di modo che al giorno d'oggi non sarebbero in concorrenza che la Società e la Banca di Pinerolo. Quest'ultima però non avrebbe ancora presentato i documenti richiesti; perciò la Deputazione provinciale avrebbe adottato una risoluzione sospensiva, domandando alla Banca di Pinerolo risposta ad alcuni quesiti. Le ragioni della proposta sospensiva sussistono tuttora, ed il relatore crede non si possa quindi prendere alcuna risoluzione in proposito.

Poët, quale rappresentante i mandamenti di Torre Pellice e di Lucerna, crede sia interesse di quelle popolazioni e della Provincia far libero il terreno dalle domande che si fanno ogni momento per impedire la costruzione di quella ferrovia, già approvata dal Consiglio. Osserva che sull'attuale strada provinciale tra Pinerolo a Torre Pellice è impossibile collocare una tramvia od una ferrovia economica, non avendo che la larghezza di 5 metri; occorre perciò una ferrovia apposita ed indipendente. Egli perciò vorrebbe si negasse alla Banca di Pinerolo qualunque occupazione della strada provinciale, sia per la costruzione di una tramvia, sia per quella di una ferrovia economica.

Dopo breve discussione, a cui prendono parte anche i consiglieri *Davico* e *Sambuy*, *Daneo* propone il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, richiamando il suo voto del 7 maggio ultimo scorso di sussidio alle ferrovie ordinarie Pinerolo-Bricherasio, Bricherasio-Torre Pellice e Bricherasio-Barge, in base alla domanda di concessione fatta dalla Società

ferroviaria di Pinerolo, e facendo voti per la pronta e contemporanea costruzione delle tre linee, passa all'ordine del giorno puro e semplice sulla domanda della Banca di Pinerolo ».

Posto ai voti l'ordine del giorno Daneo, cui aderiscono Poët e Sambuy, è approvato.

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 *giugno* 1880.

(*Continuazione — Vedi n.* 42).

VI. *Esercizio.* (Seguito).

C. *Prodotti e statistica del traffico.* —

	1878		1879		Più del 1878	Meno del 1878
I. *Prodotti diretti:*						
1. Viaggiatori	Fr. 341,371.90	0[0] 61.48	Fr. 353,515.65	0[0] 57.29	Fr. 121,143.75	Fr. —
2. Bagagli	» 21,801.75	» 3.93	» 22,455.50	» 3.64	» 653.75	» —
3. Cavalli e bestiame	» 14,722.70	» 2.65	» 12,858.65	» 2.08	» —	» 1864.15
4. Merci	» 138,166.14	» 24.88	» 190,667.84	» 30.90	» 52,501.70	» —
	Fr. 516,062.49	0[0] 92.94	Fr. 579,497.54	0[0] 93.91	Fr. 63,435.05	Fr. —
II. *Prodotti indiretti* . .	» 39,190.95	» 7.06	» 37,557.51	» 6.09	» —	» 1633.44
	Fr. 555,253.44	0[0] 100.—	Fr. 617,055.05	0[0] 100.—	Fr. 61,801.61	Fr. —

Come si poteva attendersi, i prodotti della linea Biasca-Locarno si accrebbero in modo soddisfacente, dacchè i lavori sulle linee d'accesso al Gottardo furono incominciati; mentre i prodotti della linea Lugano-Chiasso, i quali non si eleveranno se non dopo che saranno stati attaccati i lavori del Monteceneri, subirono una diminuzione di fr. 2263.16.

L'aumento dei prodotti pei viaggiatori in fr. 12,143.75 dev'essere essenzialmente attribuito al trasporto degli operaj della ferrovia. La linea Biasca-Locarno presenta un aumento di fr. 20,330.60; la linea Lugano-Chiasso, per lo contrario, una diminuzione di fr. 8186.85.

L'aumento dei prodotti pel trasporto dei bagagli è una conseguenza dell'aumento dei prodotti nel trasporto dei viaggiatori.

Quanto alla diminuzione di fr. 1864.15 sul trasporto dei cavalli e bestiami, la linea Biasca-Locarno vi contribuì per fr. 971.70, e la linea Lugano-Chiasso per fr. 892.45.

Nell'aumento dei prodotti di fr. 52,501.70 sul trasporto delle merci, fr. 45,850.36 riguardano la linea Biasca-Locarno, e L. 6651.34 la linea Lugano-Chiasso. Gli oggetti trasportati furono specialmente derrate e commestibili, rappresentanti il 38 0[0].

D. *Spese e statistica dell'esercizio.* — Il conto delle spese dell'esercizio comprende, come l'anno scorso, le due linee separate Biasca-Locarno e Lugano-Chiasse, ossia una lunghezza totale di 67 chilometri.

Le spese sono le seguenti:

	1878		1879	
I. Amministraz. generale dell'esercizio	Fr. 70,343.74	0[0] 13.86	Fr. 63,625.90	0[0] 13.81
II. Sorveglianza e manutenzione delle linee . .	» 150,333.11	» 29.62	» 108,164.37	» 23.47
III. Servizio di spedizione	» 108,121.01	» 21.30	» 100,902.16	» 21.80
IV. Servizio del movimento	» 175,993.97	» 34.68	» 162,070.91	» 35.17
V. Diverse	» 2,723.83	» 0.54	» 26,092.15	» 5.66
Totale	Fr. 507,515.66	0[0] 100.—	Fr. 460,855.49	0[0] 100.—

Dal precedente quadro risulta che le spese di esercizio, in confronto del 1878, diminuirono per quattro rubriche, cioè:

I. Amministrazione generale dell'esercizio . .	Fr. 6,717.84
II. Sorveglianza e mantenimento delle linee .	» 42,168.74
III. Servizio di spedizione	» 7,218.85
IV. Servizio del movimento	» 13,923.06
Totale	Fr. 70,028.49
Per lo contrario, le spese aumentarono alla rubrica	
V. Diverse in.	» 23,368.32
Diminuzione totale delle spese	Fr. 46,660.17

Le spese relative ai varii rami di servizio dànno poi luogo alle seguenti osservazioni:

Ad I. *Amministrazione generale dell'esercizio.* — La diminuzione di spesa sovraindicata riguarda i due capitoli: « Parte afferente alle spese totali dell'Amministrazione centrale », e « Stipendii e indennità del Capo dell'esercizio e del suo personale d'Ufficio ». Siccome la Direzione non fu completata che al principio del secondo semestre, così lo stipendio per uno de' suoi membri è stato soppresso pel 1° semestre; e le spese furono inoltre diminuite dell'indennità accordata al Capo dell'esercizio sollevato dalle sue funzioni, e ch'era stata già messa a conto della seconda metà dell'anno precedente.

Ad II. *Sorveglianza e manutenzione delle linee.* — Su questo ramo di servizio venne realizzata la maggiore economia. La diminuzione delle spese sul *personale* deriva in gran parte dalla soppressione, durante l'esercizio, delle funzioni di aggiunto all'Ingegnere dell'esercizio. Quanto alla manutenzione delle linee propriamente detta, fu realizzata una

importante economia, principalmente sui capitoli « manutenzione degli sterri e lavori d'arte », e « manutenzione del binario ». Questa economia potè ottenersi dal fatto, che non si è conservato alcun operaio permanente, e s'impiegarono, più che fu possibile, i guardiani pei lavori di manutenzione, ridotti, del resto, allo stretto necessario.

Tra i lavori eseguiti, si devono citare i seguenti :

Linea Biasca-Locarno. — Inroccamento per consolidare i lavori di difesa delle linee del Ticino al chil. 9.735[775; inroccamento al piede della culatta del ponte sul Ticino, riva destra; inroccamento nel Ticino presso Cadossola; lavori di riparazione al rilevato della linea a destra della Verzasca al chil. 16,508; espurgo di parecchi letti di torrenti; inroccamento all'ala destra della diga in amonte del ponte sul Ticino; costruzione di un ponticello sulla frazione 7 presso Bellinzona; inroccamento per consolidare la riva destra in amonte del ponte sulla Moesa.

Linea Lugano-Chiasso. — Ricostruzione del terrazzo sud del fabbricato passeggeri in Lugano; lavori di consolidamento delle rive del lago presso Capolago; erezione di parafulmini alla Stazione di Chiasso; lavori di riparazione al rilevato della linea al chil. 2.250[350; collocamento del binario tra i chil. 18.800 e 19.800 presso Mendrisio; ingrandimento delle latrine alla Stazione di Chiasso, e ricostruzione della linea ai chilom. 21.875,22.070 e 16.5.

Inoltre numerosi pozzi a Stazioni e case cantoniere sulle due linee, ch'erano stati danneggiati, furono riparati; ed i conduttori d'acqua nelle Stazioni di Bellinzona, Lugano e Chiasso furono soggetti a frequenti riparazioni, rese necessarie in seguito ai forti freddi dell'inverno passato.

Ad III. *Servizio di spedizione.* — La diminuzione delle spese cade sulle « spese generali », ossia sui capitoli « stipendii al personale », in seguito a nuove riduzioni; « manutenzione ed assicurazione del mobilio e degli utensili »; ed « illuminazione, riscaldamento e pulizia ». La proporzione per cento delle spese del servizio di spedizione, malgrado ogni diminuzione, è ancora un po' più forte di quella dell'esercizio precedente, perchè il totale delle spese d'esercizio è meno elevato.

Ad IV. *Servizio di movimento.* — Le spese generali del servizio di movimento ammontano al 2.17 p. 0[0 della spesa totale (in luogo del 3.44 p. 0[0 dell'anno precedente). La diminuzione deriva da ciò, che lo stipendio del Capo della trazione è posto, non più per metà come finora, ma per un quario soltanto in conto dell'esercizio, e per tre quarti in conto della costruzione; mentre gli stipendii del suo aggiunto e del contabile delle officine sono posti per una metà in conto dell'esercizio, e per l'altra metà in conto delle officine.

Le spese per la trazione formano il 21.63 p. 0[0 della spesa totale. Esse comprendono :

Stipendii, vestiario, ecc. dei macchinisti e fuochisti		L. 32,394.71
Combustibile	Fr. 49,827.20	
Grassi ed olii	» 3,200.40	
Piccolo materiale di pulizia . .	» 409.53	
		» 53,437.13
Pompe ad acqua		» 894.81
Manutenzione (fr. 12,285.09) ed assicurazione (fr. 668.15) delle locomotive		» 12,953.24
	Totale	Fr. 99,679.89

Per la legna destinata all'accensione delle locomotive, si considora un metro cubo come equivalente a 200 chilog. di carbon fossile. Il prezzo medio del carbone (legna compresa) fu di fr. 49.52 la tonnellata.

Il consumo dei grassi ed olii pel servizio della trazione comprende 2181 chilog. d'olio per l'ingrassatura delle macchine e 1158 chilog. di sevo, in totale 3339 chilog., cioè 19.69 grammi per chil.-trazione, 19.59 grammi per chil.-locomotiva, 1.28 grammi per chil.-asse, e 0.29 grammi per chilom.-tonn. Il costo fu di fr. 3200.40, cioè di 1.89 cent. per chil.-trazione (nel precedente esercizio, si ebbero 3399 chilog., che costarono fr. 3612.56, cioè 2.09 cent. per chil.-trazione.

La manutenzione delle locomotive costò fr. 12,285.09, cioè 7.25 cent. per chil.-trazione (nel precedente esercizio franchi 16,251.49, cioè 9.38 cent. per chil.-trazione).

Le spese pel servizio delle vetture da viaggiatori e vagoni da merci formano l'11.37 p. 0[0 della spesa totale. Esse comprendono :

Stipendii, vestario ecc. dei capi-treni e conduttori, nonchè del personale dei vagoni, comprese le spese d'impressione		Fr. 39,146.12
Grassi ed olii	Fr. 1,965.57	
Materiale d'illuminazione, di scaldamento e pulizia delle vetture, ecc.	» 774.14	
		» 2,739.71
Manutenzione delle vetture, ecc.		» 8,471.32
Assicurazione		» 1,399.05
Compenso per uso di vetture appartenenti ad altre Compagnie		» 623.32
	Totale	Fr. 52,379.52

Il consumo dei grassi ed olii per le vetture e pei vagoni è stato di 2288.4 chilog. d'olio da ingrassare, cioè 13.49 grammi per chilom.-trazione, 0.88 grammi per chil.-asse, 0.20 grammi per chil.-tonn. Il costo dei grassi ed olii fu di fr. 1965.57, cioè 0.75 cent. per chil.-asse (nell'esercizio precedente, 0.065 per chil.-asse).

Le spese di manutenzione delle vetture e dei vagoni ammontarono a fr. 8471.32, cioè 5 cent. per chil.-trazione e 0.32 cent. per chil.-asse (esercizio precedente, fr. 12,622.85, cioè 7.29 cent. per chil.-trazione e 0.52 cent. per chil.-asse).

Il consumo del materiale pei treni dei materiali, che circolarono per conto della costruzione, non è compreso nelle cifre precedenti, dacchè le relative spese non figurano nel conto dell'esercizio.

Ad V. — *Diverse.* — Le spese di questa rubrica furono soltanto cagionate dalle interruzioni della linea, citate più sopra, tra i chil. 21.875 e 22.070, nonchè al chil. 16.5 del tronco Lugano-Chiasso.

(*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 26 ottobre.

I frequenti e talvolta gravi inconvenienti, che si succedono nell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica, mi hanno indotto a dire la mia debole parola sulla necessità dappertutto risentita di una più attiva sorveglianza da parte degli Agenti, ai quali la sorveglianza stessa è affidata.

Da informazioni che ho assunto a fonte autorevole ho potuto convincermi, che la massima libertà d'azione è lasciata ai signori concessionarii di tramvie a vapore, e ciò con evidente dispregio dei patti stabiliti negli atti di concessione.

A che serve, infatti, stabilire colle Convenzioni la velocità massima permessa nella corsa dei convogli, se questa velocità viene sempre ad essere superata in pratica, senza che il fatto sollevi i reclami di coloro a cui è affidata la sorveglianza per la regolarità dell'esercizio?

A quale scopo fissare il numero massimo delle vetture, che possono comporre un convoglio, se poi si lascia all'arbitrio del concessionario di fare quel che gli pare e piace e di comporre il più delle volte il convoglio con un numero di vetture maggiore di quello permesso?

Non è chi non veda come per talune tramvie siasi concessa una velocità eccedente in larga misura quella che ragionevolmente si sarebbe dovuto concedere, se si fosse meglio considerato trattarsi di strade assai frequentate anche da veicoli ordinarii. Che se quella velocità, per sè stessa eccessiva, viene poi per sopra misura oltrepassata praticamente, e se per colmo si compongono i convogli con un numero esuberante di vetture, non è certo da meravigliare se giornalmente devesi rimpiangere qualche brutto fatto nell'esercizio delle tramvie, e se i pericoli contro la sicurezza dei convogli e delle persone sono permanenti e facili a degenerare in disgrazie!

Lo sviluppo sempre crescente, che va prendendo in Italia il nuovo mezzo di locomozione, dovrebbe richiamare l'attenzione di chi spetta sulla necessità di provvedere energicamente affinchè dai concessionarii siano scrupolosamente osservati i patti stabiliti laddove già esiste concessione, e di vincolare con disposizioni più restrittive le nuove concessioni che si dovessero fare.

Con una più attiva sorveglianza degli Agenti governativi e di quelli dipendenti dalle Provincie, si potranno evitare molti dei lamentati inconvenienti, massime se, con pronte inchieste, non appena succeduto un accidente, si metterà in chiaro com'esso fu causato, e le persone, che ne fossero responsabili, saranno prontamente deferite al potere giudiziraio per rispondere delle loro mancanze. —

Come vi ho accennato nella corrispondenza della scorsa settimana, il 20 del corrente ha avuto luogo la visita di ricognizione per l'apertura della linea delle Caldare. A quella visita hanno proceduto i signori cav. Oberty, ingegnere-capo della Provincia di Palermo, ed il cav. Fossati R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie, in concorso del Direttore governativo dei lavori, dei rappresentanti della Società esercente e di quelli delle Imprese. La Commissione, dopo visitati accuratamente i lavori, ha ritenuto che la linea possa, senza tema d'inconvenienti, essere aperta all'esercizio pel 30 del corrente mese, limitatamente però al servizio dei viaggiatori e bagagli.

Coll'apertura della nuova linea verrà modificato l'orario attuale delle linee di Sicilia, per modo che vi sia una corsa ascendente ed una discendente fra Palermo e Messina, in coincidenza cogli arrivi e colle partenze pel continente. Col nuovo orario, l'arrivo a Reggio di Calabria del treno postale, (che abbraccia le coincidenze di Bologna, Roma, Napoli, Foggia, Bari, Taranto, Catanzaro), anzichè alle 10 antim., avverrà alle 8 e mezzo pure antim. La fermata a Reggio ed il passaggio dello Stretto occuperanno 2 ore e mezzo; per cui si partirà da Messina alle 11 del mattino per arrivare a Palermo alla mezzanotte precisa, percorrendo cioè in 13 ore i 303 chilometri che separano le due città. Si viaggia quindi con una velocità di 25 chilom. l'ora, e ciò non è poco, se si tiene conto delle molte fermate intermedie e della linea difficile che si deve percorrere.

Il treno postale partirà poi da Palermo alle 9 pom., e sarà a Messina alle 12 merid., da dove proseguirà per Reggio, Bari, Foggia, Napoli, Roma, ecc. —

Il Consiglio di Stato ha dato avviso favorevole sui seguenti affari ferroviarii, sottoposti al di lui esame:

a) Progetto di appalto di un tronco della ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna, compreso fra Colico e Morbegno. La lunghezza del tronco è di metri 17,000, e l'importo preventivato delle opere da mettere in appalto ammonta a L. 670,000. Il costo totale del tronco è di L. 1,300,000. La differenza fra l'importo dei lavori da appaltare e quello complessivo, la quale rileva a L. 630,000, rappresenta il prezzo delle espropriazioni (a cui provvederà direttamente l'Amministrazione) e quello preventivato per la provvista del ferro d'armamento, dei meccanismi fissi per le Stazioni, e delle travate pei ponti metallici, per le quali provviste verrà fatto a suo tempo un appalto separato;

b) L'atto di transazione fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Parisi, circa a compensi da accordarsi all'Impresa stessa in causa dell'acceleramento dei lavori eseguiti sul tronco di ferrovia da S. Pietro a Campofranco, lungo la linea da Palermo a Girgenti. —

L'Ufficio tecnico governativo, a cui sono affidati gli studii della linea da Viterbo ad Attigliano, ha presentato al Ministero il progetto di appalto del 3.o tronco della detta linea, il quale misura la lunghezza di metri 8,500. — L'importo totale dei lavori è di L. 470,000; quello delle opere da appaltare di L. 300,000. —

L'Ingegnere-Capo di Avellino ha anch'esso presentato al Ministero il progetto di appalto per la costruzione del 1.o tronco della linea Benevento-Avellino, dal chilometro 0 al chilom. 6+700. I lavori da appaltarsi importano L. 810,000, e quelli fuori appalto L. 350,000. —

Giovedì della scorsa settimana ha fatto ritorno in Roma l'on. comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero. I giornali di Sicilia esprimono il desiderio che egli si rechi, in luogo del Ministro impedito, ad inaugurare l'esercizio della linea delle Caldare. È indubitato che la presenza dell'esimio funzionario non farebbe che accrescere l'importanza di quel fatto; ma dubito assai che le gravi cure del suo ufficio gli permettano di assentarsi dalla Capitale, massime ora che trovasi in congedo l'on. Angeloni, Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici. —

Ho incontrato per Roma il comm. Passerini, delegato governativo agli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili a Napoli. Pare che la di lui presenza qui non sia estranea a qualche provvedimento, che l'on. Baccarini intenderebbe di adottare per sostenere la vacillante esistenza di quegli Stabilimenti. E ciò che mi auguro e che meco si augurano tutti coloro che vedono, in un riordinamento razionale degli opifizii di Pietrarsa e dei Granili, uno dei mezzi principali per svincolare la nostra industria meccanica dalle servitù estere. —

La Commissione generale del Bilancio ha approvata, la scorsa settimana, la relazione della Sotto-Commissione dei lavori pubblici, della quale è relatore l'on. Indelli. L'on. Baccarini, chiamato in seno alla Commissione generale, ha potuto chiarire i

dubbii sollevati nella relazione della Sotto-Commissione intorno allo stanziamento proposto per taluna delle nuove linee di ferrovia, approvate colla legge del 29 luglio 1879. Quando la detta relazione avrà visto la luce, mi riservo di parlarvene un pochino in disteso per ciò che riguarda le Strade ferrate, e spero di poterlo fare nella prossima corrispondenza. —

Chiudo col sunto delle più interesanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 18 al 23 ottobre corrente.

Furono approvati i progetti concernenti le seguenti opere:

Costruzione di una Stazione a Pietralcina, lungo la ferrovia Benevento-Campobasso;

Ampliamento e miglioramento della Stazione di Domegliara, nella ferrovia Verona-Ala;

Costruzione di un binario industriale a Vittorio, in prosecuzione della ferrovia Conegliano-Vittorio;

Sistemazione del tratto compreso tra la cantoniera Cabu-Abbas e la Stazione ferroviaria di Torralba, sulla strada nazionale Alghero-Terranova, in provincia di Sassari;

Lavori di difesa alle fondazioni del ponte sulla Trebbia a Valgrano, lungo la strada nazionale Genova-Piacenza, in provincia di Pavia;

Costruzione di una nuova strada rotabile da Bientina all'Isola, sul confine Lucchese, in provincia di Pisa;

Sistemazione ed ultimazione dell'arginatura sinistra del torrente San Bernardino presso Intra, in provincia di Novara;

Rialzo e robustamento di un tratto d'argine a destra di Adige, immediatamente a valle dell'abitato di Lusia, in provincia di Rovigo;

Riescavo di un tronco del canale Apramo, a sinistra del Volturno, dallo sbocco nei R. Lagni sino a metri 2120 a valle del ponte per la via di Arnone, in provincia di Caserta;

Ampliamento e miglioramento del Bagno penale di Gaeta, in provincia di Caserta;

Ristauro e riduzione di alcuni locali nel 2° piano del Collegio Romano ad uso della Biblioteca Vittorio Emanuele in Roma. DELTA.

LA FERROVIA TRANS-SAHARIANA.

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate* — TORINO.

Biskra, 12 ottobre.

Da circa quattro mesi non ho più avuto il piacere d'indirizzarle alcuna informazione relativamente agli studii sulla progettata ferrovia, che dovrà congiungere l'Algeria al Sudan centrale.

Il mio silenzio è pienamente giustificato dal fatto, che la Spedizione intrapresa la scorsa primavera dal colonnello Flatters erasi ripiegata entro il confine algerino, pei varii motivi che ebbi già ad esporre alla S. V. durante il mese di maggio (*).

Ora il colonnello Flatters, dopo aver ottenuto dal Governo un nuovo sussidio di 600 mila franchi, sta per intraprendere una nuova spedizione, colla ferma intenzione di giungere ad ogni costo, sia a Timboctu, sia al Niger, od al Bournu, a seconda delle circostanze.

(*) V. *Monitore* N. 23 a. c.

Questa nuova Spedizione, ammmestrata dall'esperienza acquistata nella scorsa primavera, sarà organizzata in modo da poter far fronte a tutti gli ostacoli che avesse ad incontrare nel suo viaggio, sia politicamente per l'ostilità delle popolazioni indigene, sia materialmente per le difficoltà speciali del territorio da percorrere e del clina africano. Siccome, peraltro, il viaggio dovrà essere effettuato nella stagione invernale, così non vi sarà nulla a temere per quanto riguarda il calore, i venti, o le sabbie; ma piuttosto la Missione dovrà premunirsi contro il freddo; poichè anche nel Sahara, in dicembre e gennaio non è, raro il caso di trovare nella notte delle lastrine di ghiaccio, dello spessore di 3 a 4 millimetri.

La Missione Flatters, benchè animata interamente da intenzioni pacifiche, non avendo altro scopo che quello d'ispezionare e studiare il terreno che dovrà percorrere la ferrovia, sarà nondimeno accompagnata da quaranta o cinquanta uomini bene armati, affine di essere in condizione di difendersi contro i possibili attacchi di qualche popolazione saharina o negra.

Questi uomini vennero scelti fra i *Tirailleurs indigènes*, conosciuti in passato sotto il nome di *Turcos*, ed appartenenti tutti al Sud dell'Algeria, vale a dire nativi di Tuggurth, Uargla, M'zab, e Laguath. Mentre ognuno di essi concorre volontariamente a tale spedizione, e venne loro promessa una bella ricompensa al ritorno in proporzione dei servigi prestati, questi volontarii indigeni offrono il vantaggio di essere già abituati al clima, e nello stesso tempo alla disciplina militare.

La Missione sta organizzandosi a Lagnath; ed io mi farò premura di tenere informata regolarmente la S. V., sia della definitiva partenza, sia del suo procedere verso il Sudan, ogni qualvolta mi sarà dato di avere notizie sicure.

Certamente anche i lettori italiani devono interessarsi alla realizzazione della ferrovia trans-sahariana; poichè, come se n'ebbe, non è molto, un esempio nel conflitto suscitato per le ferrovie tunisine, anche l'Italia potrebbe presto o tardi trovare il suo tornaconto a rannodarsi alla ferrovia francese per mezzo di una linea che partirebbe da Cabès, e così prendere la parte che le spetta nel traffico colla Nigrizia.

Aggradisca, sig. Direttore, l'espressione dei miei sensi di stima ed amicizia.

Dev.mo LEONE PALADINI.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*.

Come abbiamo annunciato, domani si riuniranno a Milano, presso la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, i capi dei varii servizii, allo scopo di stabilire quali lavori si ritengono reclamati dalle più urgenti necessità del servizio delle ferrovie medesime.

Riconoscendo come lo straordinario aumento del traffico nell'anno in corso, e la quasi certezza che tale aumento abbia a progredire anche negli anni venturi, rendano insufficienti gli attuali mezzi di esercizio in parecchi punti della rete, la Direzione suddetta, in conformità alle idee espresse dall'on. Ministro dei lavori pubblici, il quale nella recente sua visita a Torino e Milano si è particolarmente interessato di questo importante argomento, ha voluto consultare i capi dei Servizii attivi, per determinare col loro concorso gli ampliamenti di alcune Stazioni, lo sviluppo

da darsi ai binarii di ricovero e di servizio, l'acquisto di attrezzi per agevolare la manipolazione delle merci nei grandi Scali, l' ingrandimento delle attuali Officine e dei mezzi di riparazione del materiale mobile, ecc. ecc.

Per la spesa poi, certamente assai rilevante, che risulterà dal preventivo di tutti i suddetti lavori, crediamo che lo stesso Ministro sia persuaso non occorrere di aggravare straordinariamente il bilancio dello Stato, inquantochè è noto che una somma considerevole è già stata votata dal Parlamento, appunto per tale scopo, sino da due anni fa, divisibile nel periodo di 15 anni. Ed ora non si tratterebbe che di ripartire quello stanziamento, non più col criterio di una quota eguale annua, ma con quello più razionale delle necessità reali ed urgenti del servizio.

Non si può certo che far plauso a siffatto temperamento, per il quale l'Amministrazione ferroviaria sarà posta in grado di provvedere convenientemente alle esigenze del pubblico servizio, senza recare maggiori oneri alle finanze dello Stato.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie ha deliberato che il servizio dei treni economici, attivato testè con soddisfacente risultato sulla linea Monza-Lecco, venga applicato anche alla tratta Genova-Nervi.

La Direzione dell'esercizio sta predisponendo quanto occorre per la più sollecita attivazione di tale servizio.

><

L'Amministrazione delle suddette Ferrovie ha così aggiudicato la fornitura di 24,000 tonn. di carbone austriaco, per la quale fu tenuta la gara il 15 settembre p. p.:

8,000 tonn. alla Società Stiriana
16,000 tonn. idem. di Trifail.

><

Ci scrivono da Roma che il Regolamento pel rilascio dei biglietti di favore pel personale ferroviario e rispettive famiglie, già concordato fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie, ha riportato l'approvazione ministeriale.

><

Abbiamo letto nel *Movimento* di venerdì scorso un accenno ad un cedimento, piccolo ma continuo, che si verificherebbe nel viadotto ferroviario di Recco (linea Genova-Spezia), e che sarebbe oggetto di inquietudini circa la stabilità dell'importante manufatto.

Siamo in grado di assicurare che, dopo i lavori di presidio eseguiti nel 1876 a quel viadotto, in seguito ad alcuni lievi cedimenti che si erano allora manifestati, ogni movimento del medesimo si è del tutto arrestato, e sarebbe quindi fuor di luogo qualunque apprensione sulla sua stabilità.

><

Nella seduta del 21 ottobre corrente, il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo di aver trattato alcuni affari, d'interna amministrazione, prendeva le seguenti deliberazioni:

1° Stabiliva di concorrere nella spesa occorsa per la erezione di una lapide nella Stazione di Torino P. N. in onore a G. e R. Stephenson;

2° Approvava l'esecuzione

a) di alcuni lavori di secondaria importanza a carico del bilancio Costruzioni;

b) dei lavori di rinforzo al ponte sul fiume Liri;

c) dei lavori di difesa della ferrovia alla sponda del Tevere, al chilometro 66 e 68 della linea Roma-Orte;

3° Deliberava la costruzione di un Magazzino merci alla Stazione di Monte Amiata, e l'impianto di una nuova Stazione tra Ficulle ed Orvieto (linea Firenze-Roma);

4° Aggiudicava allo Stabilimento di Pietrarsa la fornitura già deliberata di 12 locomotive per treni merci, e di 200 vagoni coperti;

5° Approvava finalmente i seguenti acquisti:

a) la fornitura di N. 320 carrozze, cioè N. 20 miste di 1ª e 2ª classe, N. 170 di 2ª classe, N. 130 di 3ª classe; e più autorizzava la costruzione nelle Officine sociali di due carrozze speciali, da esperimentarsi come tipo per le ferrovie di secondaria importanza;

b) la fornitura di varii generi occorrenti all'esercizio, cioè: pietrisco, blocchi per gettate, materiale per costruzioni di muri a secco, colonne idrauliche, copertoni incerati, legnami da costruzione, stoppa e canapa, e legna da ardere.

><

Dalla Ragioneria centrale dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia abbiamo ricevuto il volume contenente la *Statistica* dell'anno 1878, testè pubblicato in Milano coi tipi dello Stabilimento Civelli.

Come abbiamo fatto negli anni precedenti, non mancheremo di ricavarne i dati principali e più interessanti pei nostri lettori; ma frattanto ne annunciamo la pubblicazione, fatta colla solita cura e diligenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tramvia Cuneo-Saluzzo. — Com'era stato annunciato, domenica mattina ebbe luogo la inaugurazione della tramvia a vapore Cuneo-Busca-Saluzzo.

Il treno inaugurale partì da Cuneo alle ore 10 antimeridiane, fra gli evviva e gli applausi della popolazione festante.

Percorse felicemente il tragitto, attraversando i Comuni di Busca, Costigliole, Manta e Verzuolo imbandierati, in mezzo ad acclamazioni entusiastiche.

A mezzogiorno in punto si giunse a Saluzzo, dove, in una sala della Stazione della tramvia elegantemente addobbata, ebbe luogo la sottoscrizione dell'atto di consegna della linea, fatta dal concessionario e costruttore sig. Berrier Delaleu alla Società assuntrice dell'esercizio.

Erano presenti alla solenne cerimonia il senatore conte Benintendi, il Prefetto ed il Sindaco di Torino, un rappresentante della Prefettura di Cuneo, il sotto-prefetto di Saluzzo, i deputati Compans di Brichenteau e Favale, il sindaco di Cuneo, il sindaco di Mondovì, nonchè i sindaci dei Comuni percorsi dalla tramvia, alcuni consiglieri provinciali di Cuneo e Torino, le principali Autorità del circondario di Saluzzo, e numerosi invitati.

Pronunciarono discorsi applauditissimi il sindaco e deputato Saluzzo di Monterosso, il sindaco Allione di Cuneo, e l'avv. cav. Cibrario, il quale parlò a nome della Società assuntrice dell'esercizio. Tutti gli oratori furono larghi di meritati elogi al costruttore della linea, signor Berrier Delaleu.

Al pranzo, di 250 coperti, fecero discorsi e brindisi vivamente applauditi il deputato Saluzzo di Monterosso, il

sotto-prefetto, il senatore Ferraris, il comm. Como, il comm. Malvano ed altri oratori.

La città era tutta in festa, e si esprimevano unanimi voti per il prolungamento della tramvia fino a Pinerolo. —

La tramvia Cuneo-Saluzzo, ora inaugurata, è lunga circa 31 chilometri. Il progetto venne compilato dai signori Moschetti e Fabris, ingegneri del sig. Berrier Delaleu.

La direzione dei lavori fu affidate al sig. ing. Moschetti. L'impresario pei lavori di escavo e posa fu il sig. Campana, quello stesso che l'anno scorso per lo stesso concessionario faceva la linea Cuneo-Dronero.

Vi sono pochissime curve, anzi puossi considerare la linea composta di due soli rettilinei facienti capo a Busca, posta quasi alla metà della linea.

La larghezza della via è pressochè costantemente di 8 metri, fuorchè nelle traversate dei luoghi abitati, come a Verzuolo, ove si restringe fino a 5 metri.

La curva di Dronero venne cambiata, e se ne fece un'altra con un raggio di m. 70, mentre quella che si diparte per Saluzzo non ha che un raggio di m. 53. Le condizioni topografiche non permisero curve di raggi maggiori.

A Saluzzo si costruì una vasta Stazione, il cui costo supera già le 30 mila lire.

A Cuneo s'ampliò la tettoia attuale, riducendola a tettoia gemella con due facciate, le quali, per rispondere alle istanze del Municipio di Cuneo, che sempre agevolò al Delaleu la via nelle sue imprese, saranno molto eleganti.

A Busca, sebbene il concessionario promettesse di fare una graziosa Stazione nel centro della città, ebbe opposizioni fortissime da un partito in minoranza; per cui ora non vi è che una fermata. Altre fermate sono quelle di Madonna dell'Olmo, di Corrado, di Ruata Rossi, di San Benigno, di San Pietro, di via Monea, di San Chiaffredo, di San Rocco, di Busca, di Ceretto, di Costigliole, di Villanovetta, di Verzuolo, di Manta e di San Dalmazzo.

Nelle corse di prova si impiegò meno di un'ora e mezzo a percorrere tutta la linea; ma secondo l'orario stabilito, si impiegherebbero due ore.

L'armamento a sistema Vignolle, od americano, è in acciaio Bessemer, ed esce dalla fabbrica inglese di Berrow.

Il sistema di posa ed accessorii sono quali furono progettati dal sig. Antenore Fabris, ingegnere del sig. Berrier Delaleu, ed assomigliano molto all'armamento ridotto adottato da alcune ferrovie delle Norvegia.

Nelle traversate e nei passaggi a livello vennero impiegate guide piatte scanalate, come quelle delle tramvie di Torino.

La Società finora possiede 3 locomotive eccellenti della fabbrica di Winterthur. Sulla loro struttura ed effetto come locomobile fu già trattato in occasione dell'inaugurazione della tranvia Cuneo-Dronero. Finora essa fece un servizio che non si potrebbe desiderare migliore, superando la salita di San Giacomo (linea Cuneo-Dronero) con sei vagoni carichi zeppi di viaggiatori (180), la quale salita ha il 36 per mille, ed è lunga 900 e più metri.

Nell'ultimo collaudo, anche il Commissario governativo pare abbia convenuto sulla bontà della locomotiva.

I vagoni delle fabbriche Filippi di Cuneo e Diatto e Locati di Torino sono eleganti e solidi; quelli forniti da quest'ultimo sono i migliori, per eleganza, mentre quelli del Filippi sono i migliori per solidità. Per ora ve ne saranno da 15 a 20, ma si continua ad ordinarne, come pure si attendono altre due locomotive Winterthur.

Ferrovia Roma-Sulmona. — In seguito alla diminuzione di lire 6.73 per cento fatta in tempo utile sul prezzo di L. 3,363,799.71, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 22 settembre u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura della Galleria di Monte Bove e suoi accessi, lungo la ferrovia da Roma alla linea Aquila-Sulmona, della lunghezza complessiva di metri 6741.76 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dell'armamento e materiale fisso), si procederà alle ore 10 ant. dell'11 novembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 3,137,415.99, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni 6 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Aquila, pel deposito interinale di L. 200,000 in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 300,000 come sopra.

Ferrovia Roma-Napoli. — Verso il mezzogiorno di mercoledì scorso, nella Stazione di Ciampino presso Roma si sono incontrati due treni-merci. Il macchinista, Rossi Alfeo, riportò ena ferita alla gamba sinistra, guaribile in quindici giorni. Il conduttore, Bocci Giovanni, riportò lievi contusioni al viso. Il danno materiale, fra vagoni rovinati e merci guastate, ascenderà a circa L. 20,000. Meno male che trattavasi di treni-merci. Fu ordinata una inchiesta.

Ferrovia Vesuviana. — Il *Pungolo* di Napoli scrive:

Della ferrovia funicolare non si parla più che gli è un pezzo. Ma i fanali Jablokoff, splendenti ogni sera sulle balze vesuviane con effetti di luce incantevoli, sono il segnale che i *touristes* non vi si fanno desiderare.

Chi va ora al Vesuvio trova, sullo spianato della piccola Stazione ferroviaria, una novità, che vale la pena di notare, perchè onora il talento d'un giovane ingegnere napoletano e l'abilità dei nostri operaj.

Dietro un *buffet* o *restaurant* della funicolare, era stata costruita una piccola casuccia, dall'architettura sveltissima e dalle decorazioni artistiche. Le proporzioni, a chi le vuol sapere, di questa casetta o *cabinet*, come vi piace meglio, sono di 6 metri di lunghezza per 4 di larghezza. Ma v'era un difetto radicale: il piccolo edifizio del *restaurant* nascondeva addirittura quello più piccolo sopra descritto, che gli era un vero peccato.

Il signor Francesco Lauria, il quale è ora ingegnere-capo della Ferrovia funicolare, ha avuto la buona idea di trasportare in un altro posto, dove la si potesse vedere, la piccola ed elegante costruzione. Ha adottato ed applicato un sistema molto comune in America, ma quasi nuovo in Italia.

La casuccia è stata trapiantata tale quale, tutta d'un pezzo, come un palo telegrafico; è stata cioè sollevata dalle sue fondamenta, ha camminato lo spazio di 10 metri, fino a che, trovata un'altra apposita escavazione di suolo, vi si è adagiata dentro comodamente.

Il lavoro è costato molta fatica, ma è riuscito benessimo. Ecco perchè ci è piaciuto dirne una parola, e fare una lode meritata.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*, del 21:

Tutti i giornali di Firenze hanno in questi ultimi giorni fatte vive premure perchè nella piazza di Santa Maria Novella si erigesse una sela d'aspetto a pro dei passeggieri, che in gran numero assediano i *tramways*, che devono condurli nelle nostre borgate; e si sono lagnati del ritardo che si frappone ad esaudire questo giusto desiderio del pubblico. Ora è bene che si sappia, ed è giustizia il dirlo, che la Società dei *tramways* di Firenze, non solo chiese quella sala d'aspetto, ma si dichiarò pronta ad eseguirla a tutte sue spese, secondo il disegno che più sarebbe piaciuto di progettare al Municipio di Firenze.

E poichè parliamo di *tramways*, annunziamo che la Società stessa, intenta a secondare sempre i giusti desiderii dei viaggiatori, ha provveduto perchè col primo del prossimo mese i treni, che conducono a Prato e da questa città a Firenze, abbiano anche dei vagoni di prima classe, che furono già costruiti e sono d'una eleganza e di un conforto da non desiderarsi maggiori.

Fabbrica di vagoni a Sestri Ponente. — Il *Corr. Merc.* del 22, dice che una grandiosa fabbrica di vagoni sta per impiantarsi a Sestri Ponente, la quale verrebbe in parte a ridare vita all'attività industriale di quegli abitanti, i cui cantieri or più non sono che un amaro ricordo dei *dì che furono*. Il terreno, ove si erigerebbe la fabbrica, dev'essere concesso dall'Amministrazione comunale di Sestri.

Ferrovie Sarde — La Deputazione provinciale di Sassari ha rivolto vive istanze all'on. Ministro dei lavori pubblici perchè voglia presentare al Parlamento un progetto di legge per il prolungamento della linea ferroviaria da Terranova al Golfo degli aranci, e adattare la rada del Golfo stesso ad uso di porto, senza che per ciò vengano danneggiati gli interessi del porto di Terranova.

Ferrovia economica de Erba alla Vallassina. — Scrivono da Asso al *Sole*, del 20:

L'annunciata riunione per discutere il disegno di una ferrovia economica da Erba alla Vallassina, ed eventualmente fino a Bellagio, ebbe luogo domenica nel Comune di Asso, e riuscì numerosissima. Erano più di cento gli intervenuti, che accorsero da Bellagio e paesi intermedii fino ad Asso, e da Asso fino ad Erba.

La riunione era presieduta dall'on. deputato Merzario, che aprì la seduta con appropriato discorso sulla importanza del progetto, sui metodi di costruzione, sui mezzi e sui sussidii da ricercarsi per il compimento dell'opera desiderata.

La discussione fu alquanto lunga ed anche vivace, ma ordinatissima, e riescì ad un pratico risultato.

Venne deliberata la nomina di nu Comitato, con incarico di studiare e promuovere il prolungamento, se appena sia possibile, dall'attuale ferrovia Milano-Erba fino ad Asso, e la continuazione da Asso a Bellagio, i più facili ed economici.

L'onor. Merzario venne poi eletto presidente del Comitato per acclamazione; ed a schede segrete riescirono nominati membri della sotto-Commissione per la linea Erba-Asso i signori: avv. cav. Romagnoli, consigliere provinciale; cav. Domenico Piotti; ing. Ercole Arcellazzi; ing. cav. Ercole Tagliasacchi; cav. Pietro Clerici; Antonio Prato e Tremolada Carlo. E della sotto-Commissione per la linea Asso-Bellagio i signori: Gandola M., consigliere provinciale; duca Melzi Lodovico; cav. Emilio Scheibler; marchese Senerelli Antonio; Vicini Gaetano; Cermenati di Oivenne, e Venini M. di Bellagio.

Assistevano all'adunanza l'ingegnere cav. Campiglio direttore della ferrovia Milano-Saronno-Erba, il signor Schanzen agente ed il signor Canedi ingegnere della Società Belga per la costruzione dei *tramways* e ferrovie economiche, il marchese Carcano, l'ing. prof. Cadenazzi di Como, ed altre distinte persone, che tennero discorsi molto pratici ed assennati.

Ferrovia Lecco-Colico. — Il *Diritto* del 22 scrive:

Oggi l'onor. Merzario, nella Giunta generale del bilancio, ha combattuto la proposta dello stanziamento di L. 14,500,000 per la linea Lecco-Colico, ed ha domandato che si studii un nuovo tracciato per Bellagio, dal quale si avrebbe una economia del 60 per cento, e si avrebbe il benefizio di percorrere un territorio piu produttivo.

Ma la Giunta generale deliberò di rivolgersi domani per gli opportuni schiarimenti su questa e su altre linee all'onor. Baccarini.

— La Commissione generale del bilancio si è quindi riunita di nuovo il 22.

L'on. Baccarini ha dato le spiegazioni chieste circa l'assegno delle somme per la costruzione di alcune linee ferroviarie, non si è dichiarato alieno dallo studio di un nuovo tracciato per la ferrovia Lecco-Colico, ed ha consentito alle osservazioni fatte sulle concessioni per le nuove costruzioni ferroviarie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Scrivono da Berna alla *Koelnische Zeitung* che, in seguito ad una conferenza tenuta non ha quasi a Losanna tra il Ministro francese, sig. Maguin, ed il segretario di Stato, sig. Wilson, da una parte, ed il sig. Ceresole, direttore della ferrovia del Sempione dall'altra, il Governo francese presenterà tra breve alle Camere delle proposte circa la parte che dovrà sostenere la Francia in questa impresa.

Ferrovie francesi. — Riproduciamo dalla *Corrispondenza Italo-Francese*:

I due importanti dipartimenti francesi Isère e Savoja si occupano molto, in questo momento, della prossima realizzazione d'una nuova linea ferroviaria, che dovrà congiungere la Stazione di Voiron a quella di San Beron presso il Ponte Belvicino.

Questa ferrovia d'accesso al tunnel della montagna Lépine, che si apre sulla valle di Ciamberì, sarà di grande vantaggio per Torino, Milano e tutta l'Alta Italia, imperciocchè abbrevierà il percorso fra queste città e Lione di circa 50 chilometri.

Il passaggio attuale dei viaggiatori e delle numerose mercanzie dirette dall'Italia a Lione, Saint-Etienne, Avignone, ecc, e viceversa, per il lungo circuito di Culoz, ha cagionato, durante gli ultimi 20 anni, all'Alta Italia un notevolissimo aumento di spese frustranee. Noi auguriamo dunque la pronta esecuzione di quel nuovo tronco ferroviarie.

Ferrovia aerea tra la Francia e l'Inghilterra. — Sappiamo da certa fonte, scrive il *Mémorial Diplomatique*, che il Governo ricevette dei documenti di una precisione completa, relativi alla costruzione di una strada aerea tra l'Inghilterra e la Francia.

Quei documenti saranno immediatamente comunicati ai Governi degli altri Stati di Europa, i cui interessi più considerevoli si collegano tanto direttamente al pronto compimento di questa bella impresa.

Ferrovie tedesche. — Telegrafano alla *Frankfurter Zeitung* da Berlino 22:

Sono cominciati i primi lavori per la costruzione di una linea ferroviaria diretta da Berlino a Kiel.

Disastri in Germania. — Il treno di Cologna, partito da Cologna per Berlino ad ore 5.23 del pomeriggio del 22 corrente, è uscito dal binario presso Dortmund. La macchina è precipitata giù dai parapetti, parecchi vagoni furono lanciati gli uni sopra gli altri, e furono fatti in pezzi. Il macchinista ed un viaggiatore rimasero uccisi; ventisei persone furono ferite più o meno gravemente.

— I giornali di Berlino, del 17, annunziano che furono scoperti ed arrestati gli autori dell'attentato contro la ferrovia di Lehrt, nelle persone di già conduttori del tramvia e di operaj di Charlottenburg. Essi confessarono l'attentato, e dichiararono di averne commesso uno simile quindici giorni prima contro un treno di Amburgo. Essi avevano l'intenzione di trafugare la vettura postale.

Ferrovie olandesi. — Da una corrispondenza da Rotterdam al *Journal des Débats* togliamo:

Il principe Bismarck ha inaugurato la presa di possesso del suo nuovo portafoglio del commercio con una misura che può modificare gravemente le relazioni economiche tra l'Olanda e la Germania. Egli ha denunziato pel 1° gennaio prossimo i trattati ferroviarii esistenti tra le Amministrazioni germanica e olandese; vuole sostituire alla tariffa uniforme, già stata stabilita definitivamente, la tariffa chilometrica. I direttori delle Ferrovie sono ora riuniti a Dusseldorf per regolare la questione.

Ferrovie danesi. — In un'adunanza generale degli azionisti delle Ferrovie danesi, tenuta il 19 a Copenaghen, fu votato a grandissima maggioranza il risultato di coteste linee per parte dello Stato. La lunghezza totale delle linee medesime è di circa 210 miglia, e le quote degli azionisti rappresentano un capitale di quasi due milioni di sterline. L'interesse pagato agli azionisti negli ultimi 5 anni è stato, in media, del 6 per cento all'anno.

Così un telegramma allo *Standard*.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Scrivono da Tunisi, 20, all'*Avvenire di Sardegna*:

Avantieri il console generale d'Italia, comm. Macciò, recavasi da S. A. il Bey, coi signori comm. Martorelli, ing.

Malvotti e cav. Ravasini, rappresentante la Società Rubattino. Il comm. Martorelli faceva la sua visita di congedo, dovendo partire alla fine della settimana; e nel medesimo tempo informava S. A. il Bey che il cav. Ravasini, della Ditta Fedriani e Ravasini, rimane come rappresentante della Società ferroviaria, accreditato presso S. A. e presso il Consolato. Il Bey fu gentilissimo. Tutti questi signori si recavano poscia dal primo Ministro e dal Bey del Campo.

Domani attendesi il sig. Molteni, nuovo direttore dell'esercizio della ferrovia Rubattino.

Ferrovie egiziane. — Sui danni, segnalati dal telegrafo, recati in Egitto dalle pioggie torrenziali cadutevi, si telegrafa allo *Standard* da Alessandria, 18, che grandi guasti hanno sofferto la ferrovia governativa per Suez, nonchè i paesi circostanti. Il piano stradale è stato rotto in due punti per una lunghezza di circa 6 metri. Ci vorranno almeno tre giorni per riparare la linea. Dai monti scendeva la pioggia a torrenti. Grandi sforzi si facevano per salvare Suez da una inondazione.

Ferrovie in Serbia. — Il cav. A. Consolini scrive da Belgrado, 13, al *Giorn.* di *Udine*:

Sui futuri lavori delle strade ferrate Serbiane i giornali, in ispecial modo austriaci, diedero delle variate e poco veritiere notizie, sulle qnali di leggieri è facile porsi in dannoso inganno. Da alcuni mesi erasi accertata la notizia, che il Poliokoff fosse concessionario delle ferrovie: invece per le rispettive proposte rivolte a questo Governo, oggi è l'ultimo giorno. Tre gruppi presentarono proposte e domande per tale concessione, e cioè i signori: Poliokoff-Barenoff russi, i signori Frèmy Pilléul Brohy francesi, ed un Consorzio d'Inglesi. Da quanto mi si diceva oggi al Ministero degli esteri, vi sarebbe molta probabilità che la preferenza fosse data al miglior offerente, che giudicasi il gruppo francese. V'è però una cosa da osservare. In Serbia ciò che fa il Governo, fosse pure una piccola operazione che riflette l'amminisrrazione dello Stato, dev' essere tutto sottoposto alla sanzione dell'Assemblea nazionale, ch'è il Parlamento Serbo. Codesta Assemblea è fissata per il giorno 15 novembre, stile greco, cioè il 27 novembre; per conseguenza, fino a quel giorno non è punto accertato chi sarà il vero concessionario. É bensì vero che col nuovo trattato di commercio austro-serbo v'è una condizione di dover dar principio ai lavori ferroviarii entro il 15 dicembre; ma posso assicurarvi che questi non avranno veramente principio che in febbraio.

Qui vi sono circa 200 Italiani, che da mesi attendono, con una lodevole pazienza, l'epoca felice di porsi sul lavoro. Ho già parlato con alcuni di loro, e sono esattamente informato che fra questi non si possono annoverare se non tre o quattro, che hanno intenzione di prendere lotti in appalto: quando però sapranno chi sarà il concessionario, ed allora potranno presentare le loro offerte.

Sono tre giorni che giunsi in Belgrado; ma in questo breve corso di tempo, non sono stato punto inoperoso per fare quanto fa mestieri per degnamente e proficuamente rappresentare gl'interessi del *Consorzio degli intraprenditori friulani*, di cui sono il legale procuratore.

Se, come spero, i prezzi e le tariffe che il concessionario avrà disposto per gl'intraprenditori dei lavori saranno convenienti, non mi può tornare punto malagevole ottenere una concessione di lavoro anche per 10 milioni di franchi; e per questa bisogna ho già fatto felicissime pratiche.

— Alla *Politische Correspondenz* annunziano poi da Belgrado che la Commissione serba per le ferrovie respinse tutte le offerte di costruzioni ferroviarie finora pervenutele.

Disastro in America. — I giornali recano che due treni s'incontrarono, il 20, a Yungsville, Carolina del Nord. Tre passeggieri restarono morti e tredici feriti.

Notizie Diverse

Lavori pubblici pel 1881. — Leggesi nel *Diritto* del 22:

Stamane, alle 9, si è adunata la Giunta generale del bilancio, e l'onorevole Indelli ha continuato la lettura della sua relazione sul bilancio per il Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro dei lavori pubblici e l'on. Ministro delle finanze intervennero a questa adunanza per dare le spiegazioni domandate sul concorso che deve pagare lo Stato ai Comuni per la costruzione delle strade obbligatorie.

Gli onorevoli Ministri dichiararono che la somma stanziata era da essi giudicata sufficiente per gli impegni presi, e che qualora, nel corso del 1881, apparisse la necessità di una maggiore spesa, sarà provveduto col bilancio definitivo.

Alle ore 1 pomeridiana fu sospesa la seduta della Giunta generale, ma fu ripresa alle 3 pomeridiane.

Nella seconda tornata fu esaurita la lettura della relazione, ma non potè essere approvata per l'assenza dell'on. Ferdinando Martini.

Opificio di Pietrarsa. — Leggiamo nel *Piccolo di Napoli*, 23:

Il Ministero ha chiesto al Banco di Napoli di anticipare mezzo milione di lire all'Opificio meccanico di Ptetrarsa. Il Consiglio d'amministrazione del Banco non ha creduto poter annuire alla richiesta del Governo, se questo non dà prima una solida garanzia pel pagamento.

La deliberazione del Banco è prudente e giustificata. Il Banco ha già un grosso credito su Pietrarsa, e non sa come farselo pagare. Si dice che quell'opificio faccia lavori a perdita, danneggiando così sè stesso e i concorrenti; si aggiunge che il R. Commissario cav. Passerini, che amministra quello Stabilimento, abbia emesso cambiali per farlo andare innanzi, e che queste cambiali a scadenza non sieno state pagate.

Evidentemente, non è coi piccoli prestiti che si può provvedere allo Stabilimento di Pietrarsa. Il rimedio dev'essere più radicale. (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato un R. Decreto, in data del 6 mese stesso, preceduto dalla seguente relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze:

« Nel progetto di legge presentato alla Camera dei deputati il 29 maggio u. s. per la *Costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche*, veniva compresa la domanda di un ulteriore assegno di L. 400,000, ritenuto necessario per condurre a compimento la strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio.

« Come è noto, però, quel progetto di legge non potè essere discusso dal Parlamento prima delle attuali vacanze; ma intanto i lavori ielativi alla ultimazione di tale strada essendosi svolti con grande energia, esaurirono già i fondi che si avevano disponibili.

« Questo stato di cose obbligherebbe quindi l'Amministrazione a sospendere le opere nel momento in cui sarebbe del più grande interesse il terminarle e l'aprire al traffico l'intera linea, da tanto tempo vivamente reclamata dalle popolazioni di tre provincie interessate.

« Se non che la considerazione dei maggiori aggravii che certamente risentirebbe l'Erario, sia pei danni che subirebbero i lavori nello stato di imperfezione in cui dovrebbero lasciarsi, sia per le liti che l'Impresa potrebbe intentare, consiglia di adottare d'urgenza un provvedimento, che valga almeno a procurare i mezzi necessarii per proseguire le opere in parola, fino alla ripresa dei lavori parlamentari.

« Per questi motivi fu deliberato in Consiglio dei Ministri di valersi, per tale emergenza, della facoltà concessa dall'art. 32 della legge di Contabilità generale; epperciò il riferente si onora di rassegnare alla firma della M. V. il seguente decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 80,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 164, *Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n. XX — Ricostruzione di due tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza, e lavori complementari del tronco dal Castel di Jazzo alla Moglia di Confienza*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880 ».

(Segue il R. Decreto, controfirmato dai ministri Magliani e Villa, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Opere di bonificamento — Leggesi nella *Gazz. di Venezia*:

Martedì, 19 corr., nell'edificio consorziale alle Cavaizze, circondario di Piove, posto sulla linea di confine della provincia di Padova e di Venezia, seguiva la inaugurazione delle macchine idrofore, fabbricate nel nostro Stabilimento Neville e C., a San Rocco. Il progetto di quella bonifica era stato approvato in fine dell'agosto 1879, quindi è degnissima di encomio la sollecitudine, colla quale furono compiuti i lavori, trattandosi di un bonificamento della superficie di 2200 ettari.

Assistevano alla inaugurazione i Prefetti di Padova e di Venezia, molte rappresentanze dei Comuni del circondario, i Sindaci e le Giunte dei Comuni di Piove e di Dolo, rappresentanza del Genio civile di Venezia e molti invitati.

Le macchine funzionarono assai bene: sono due a turbine abbinate, della forza di 45 cavalli ciascuna, e vengono riscaldate da 3 caldaie, ciascuna di 50 metri quadrati di superficie vaporizzante.

Il progetto di massima della bonifica è degl' ingegneri Donati e Fannio, e l'esecuzione del lavoro appartiene all'ingegnere Carlo Bragato ed all'ingegnere assistente, signor Cesare Moupoil. Tutti i lavori in terra od in muratura vennero eseguiti dagli imprenditori Gioachino Menin e Gio. Battista Boato.

L'opera ha costato 350 mila lire.

Locomotive elettriche. — Mentre nel Belgio, e specialmente in America, si studia la questione dell'applicazione dell'elettricità alla trazione dei convogli ferroviarii, anche da noi si è pensato di fare altrettanto. Il 20 corrente, sul tratto di ferrovia che dalla Stazione di Collegno (linea Torino-Modane,) conduce ai molini Grattoni, per un tratto di 200 metri circa, si fece un esperimento dal signor Gasco, esperimento perfettamente riuscito. Si tratta di sostituire l'elettricità al vapore. Per la produzione dell'elettricità occorre però valersi di una forza idraulica. La elettricità si trasmette per mezzo di due corde metalliche, che corrono parallelamente alle rotaie. Si calcola che i treni elettrici richiedano minore spesa, facciano meno rumore, e risparmiino il fastidio del fumo. Un solo uomo basta pel servizio della macchina elettrica. Comunque, l'esperimento, iniziato dalla Banca di Torino, è riuscito.

Luce elettrica a buon mercato. — Il celebre inventore americano Edison ha pubblicato testè nella *North American Review* un articolo, nel quale afferma che nell'inverno prossimo venturo, Nuova York potrà constatare che egli non s' illuse troppo, quando promise l' illuminazione elettrica a buon mercato. Se saranno rose, fioriranno.

La gran muraglia della China. — Il sig. Undank, ingegnere americano, che sta attualmente dirigendo nella China la costruzione di una strada ferrata, avendo testè visitata la gran muraglia, ne fa la seguente descrizione:

La gran muraglia ha una lunghezza totale di 2400 chilometri; la sua altezza è di 18 piedi, e la sua larghezza di 15. La base è tutta di granito, ed il rimamente è in tufo e muratura. A delle distanze che variano da 200 ai 300 piedi, sorgono delle torri, alte da 25 a 30 piedi, ed il cui diametro è di 24 piedi.

In cima alla muraglia trovansi da ambo le parti dei parapetti che permettono ai difensori di andare da una torre all'altra senza esporsi ai colpi dell'inimico. La muraglia continua attraverso monti e valli, fa dei ponti sui precipizii ed i torrenti, ed i grandi fiumi sono fiancheggiati da torri sopra ogni riva.

La gran muraglia fu costruita per opporsi alle invasioni dei Tartari, duecento anni prima dell'èra cristiana; ed è assolutamente impossibile il calcolare il tempo che si impiegò a costruirla, nè quanti furono i milioni d'uomini che lavorarono a questa opera colossale.

Sistemazione della Vistola. — La *Gazzetta della Germania del Nord* scrive che il progetto di sistemazione della Vistola, che ora si sta discutendo e studiando, consisterà, o nel separare la Vistola da' suoi affluenti, canalizzando il Nogat, che è il suo affluente principale, oppure nel regolare il corso attuale della Vistola e del Nogat, senza effettuare la loro separazione.

Esposizione internazionale a Berlino. — Telegrafano alla *Franch. Zeitung*, da Berlino:

Trenta Camere di commercio inviarono i loro memoriali riguardanti la decisione presa dal Congresso delle Camere commerciali tedesche circa l'Esposizione mondiale internazionale di Berlino. Undici di queste Camere si espressero in senso sfavorevole all'Esposizione, e dimostrarono non esservi più bisogno di Esposizioni internazionali per misurare le forze dei popoli nel campo industriale. Ammettono che imponente fu l'esito dell'Esposizione di Berlino del 1879; ma credono che, se anche la Capitale ha progredito, non è da pretendersi che anche tutta la Germania abbia fatto un eguale progresso nello stesso tempo. Essere quindi necessario che la Germania lavori da sè per riguadagnare la fiducia perduta nel campo industriale; la qual cosa si può fare colla lotta di rivalità fra le diverse provincie germaniche, cioè con una Esposizione soltanto germanica, mentre un'Esposizione internazionale a Berlino sarebbe poco frequentata dalle nazioni estere. Tutti i memoriali però s'accordano nell'idea che, se si dovesse fare un'Esposizione europea, questa dovrebbe farsi assolutamente a Berlino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbero, la scorsa settimana, variazioni notevoli. La Azioni della Società delle Meridionali, con poche transazioni, oscillarono tra il 474.50 al 470; le Obbligazioni si tennero a 292; i Boni a 595.

Le Sarde, della serie A, quotate a 298; le altre, della serie B, a 302; le nuove, a 292.50.

Le Meridionali austriache negoziate a 295.25 contanti; le Palermo-Trapani a 312; le Centrali Toscane a 485; le Pontebbane a 475; le Azioni Ferrovie Romane a 163, con pochi affari in tutti questi valori.

A Parigi, le Lombarde, freddamente trattate, ebbero il prezzo di 188 a 186; le Obbligazioni quello di 268 a 270; le Vittorio Emanuele fiacche anch'esse sul 275 al 273; le Azioni Ferrovie Romane nominali a 146; le Obbligazioni del pari nominali a 339 e 340.

CONVOCAZIONI

Società anonima Miniere di Montesanto. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 20 novembre p. v. in Genova (piazza Vigne, 4), per approvare il rendiconto a tutto giugno 1880, per la nomina della Commissione per la revisione dei conti, e per la rielezione di consiglieri uscenti d'ufficio.

Banca Napolitana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 27 novembre p. v. in Napoli (sede sociale, Monteoliveto, 37), per la nomina di 2 revisori e 2 supplenti per l'esame del bilancio 1880.

Avvisi d'Asta

Il 3 novembre p. v., presso la Deputazione provinciale di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rettifica della strada provinciale Mestre, San Donà di Piave, Portogruaro fra Ceggia ed il fiume Livenza, colla costruzione di tombini e sistemazione di accessi al nuovo ponte in ferro sul Livenza; nonchè della costruzione di un ponte in ferro a 5 campate, con spalle in muratura, attraverso il fiume Livenza,

nella località detta le Tezze, in Comune di Torre di Mosto, per la complessiva somma di L. 199,463.76. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 6000, oltre lire 1500 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000 idem.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una nuova caserma per il 6° battaglione Alpino in Ivrea, del presunto importo di L. 250,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 25,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul fiume Vitravo, lungo la strada consortile obbligatoria Cotrone-Neto-Savelli, per il presunto importo di L. 98,800. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento dei moli del porto di San Remo, per la presunta somma di L. 180,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 6500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento del Molo occidentale del porto di Porto Maurizio, per la lunghezza di m. 100, e per la presunta somma di L. 145,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 5000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'opere di difesa, strade d'accesso, caserme e magazzini alla punta di S. Maria presso Spezia, per il presunto importo di L. 1,475,000. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito cauzionale L. 147,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riordinamento del 1° Canale diversivo di Ombrone, dal Ponte Nuovo all'argine del Termine X, della lunghezza di m. 7075, per la presunta somma di L. 232,422. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del porto di Molfetta, per la presunta somma di L. 560,000. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 30,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una cavallerizza coperta di 1° ordine al Castro Pretorio in Roma, per l'importo di L. 110,000. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale Montalboddese, dalla provinciale Clementina, presso Jesi, al ponte murato sul fiume Cesano, della lunghezza di m. 37,730, per l'annuo canone di L. 8711.07. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 al 31 dicembre 1889. Deposito interinale L. 4000 in moneta effettiva; cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un Viadotto metallico sulla traversata della linea Bari-Foggia (delle Ferrovie Meridionali), per conto della Società delle Ferrovie economiche in provincia di Bari.

La stessa Impresa ha pure assunta la costruzione di un ponte metallico sul fiume S. Agata per la Provincia di Messina, e d'un altro ponte sul fiume Grande per la Provincia di Catanzaro.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

40ª Settimana. — *Dal* 1 *al* 7 *ottobre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	570,035.35	394.22
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	444,895.35	307.67
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 125,140.00	+ 86.55
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	17,547,261.09	12,135 04
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	16,683,469.61	11,537 67
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 863,791.48	+ 597.37
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1880	1,192.—	195,391.05	163.92
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	192,117.65	166.77
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 40.—	+ 3,273.40	— 2.85
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,171.04	6,843,412.46	5,843.88
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.45	6,491,286.80	5,637.49
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 19.50	+ 352,125.66	+ 206.39

Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal* 2 *all'*8 *settembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	582,434.43	18,116.00
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	591,233.37	18,339.43
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	8,798.94	223.43
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 settemb. 1880 .	1,681	20,203,570.01	17,455.85
Periodo corr. 1879	1,672	19,173,904.90	16,676.06
Aumento	9	1,029,665.11	779.79
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,273,45	17,957,26	12,530,94
Piccola Velocità	9,235.73	434,03	2,925.40
Totali . . .	50,509,18	18,391.29	15,456,34

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del giugno 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	17,171.28	»	24,973.08	42,144.36
Bagagli e cani.	»	352.75	»	339.47	692.22
Merci a G.V. ..	»	3,985.28	»	3,855.36	7,840.64
Merci a P.V. ..	»	23,305.00	»	13,424 53	36,729.53
Introiti diversi.	»	269.89	»	540.42	810.31
Totale L.	»	45,084.20	-	43,132.86	88,217.06

ANNUNZI

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata formata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE.

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	251.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicattì-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pistorius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicattì	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo.

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1254	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	13000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotaie, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade ferrate Romane, volendo estrarre dalla cava dell'Ansedonia posta al chilom. 145 della linea Maremmana, i materiali occorrenti per la fornitura di

15000 metri cubi di pietrisco,
1360 tonnellate di massi per gettate e per la costruzione di
22000 metri lineari di muri a secco,

apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

Il Capitolato d'oneri, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile nell'Uffizio dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione di S. M. Novella) e presso l'Ingegnere Capo della 3ª Sezione residente in Roma (Stazione Centrale).

Per essere ammesso al concorso, ogni offerente deve depositare nella Cassa Sociale la somma di L. 5000 in denaro, o in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione generale delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 8 novembre p. v.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per materiali da estrarsi dalla Cava dell'Ansedonia.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e e può anche rifiutare tutte le offerte, qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissario governativo.

Firenze, 20 ottobre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison d'octobre 1880:

Voyages. — Une excursion en traîneaux a rennes, au pays des Lapons.

Législation — **Sport.** — Le gibier et le bracconage en Angleterre.

Voyages — **Mœurs.** — Journal d'un séjour à Canton (2.e extrait).

Art musical. — **Industrie.** — Histoire anecdotique du piano.

Mœurs. — **Scènes humoristiques.** — Un bal dans un monastère toscan.

Politique contemporaine. — **Suffrage universel** — L'élection présidentielle aux États-Unis.

Physiologie. — **Pédagogie.** — Physiologie et instruction du sourd-muet.

Art industriel. — L'Exposition rétrospective au palais de l'industrie. — Chronique scientifique — Pensées diverses.

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*

Correspondance d'Allemagne — L'exposition de l'œuvre de feu Charles-Frédéric Lessing. — L'exposition annuelle des beaux-arts. — L'école réaliste. — Les paysagistes de Dusseldorf. — Musique: *les Machabées* de Rubinstein. — Congrès des médecins et naturalistes — Expériences d'ypnotisme — L'étymologie du *Salamander.*

Correspondance d'Orient. — La politique de l'isolement — Opinion de la presse étrangère. — Les points noirs. — L'alternative. — L'échec au ministère Gladstone. — L'eunuque Bahram et les résolutions viriles du Sultan. — Le harem et ses ressources particulières: moyen infaillible de le faire capituler. — Notre insuffisance diplomatique. — La Russie; son revirement et ses préparatifs contre la Chine. — Entente des agents russes et allemands dans l'extrême Orient. — L'alliance des trois empereurs. — Le Tonquin.

Correspondance d'Italie. — Les craints sourdes. — L'isolement. — L'utopie de la confédération latine et les intérêts latins dans la Méditerranée. — Les attaques contre les Romagnes: — Brigandage à Naples et en Sicile. — Garibaldi à Gênes. — *Cose del Vaticano.* — Le rire sardonique. — *L'idéalisme et la littérature,* par Nicolò Gallo.

Correspondance de Londres. — Gladstone dans l'embarras Rôle ridicule qu'il fait jouer à l'Angleterre. Les troubles d'Irlande. Faiblesse et incertitude du ministère. L'assassinat d'Ebor-Hall. Lettres pastorales des évêques catholiques. — Un institut de science universelles fondé par la plume de fer. Sir Joseph Mason. Etablissements d'instruction publique fondés par la charité privée. — Congrès de science sociale. — Ecole d'art écossais. — Concours de chiens de berger — Réouverture des écoles de médecine. — Gretna-Green et Héligoland. — Les gypsies ou bohémiens. — Romans nouveaux. — Théâtres.

Correspondance d'Amérique. — Les élections.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 3 Novembre 1880. N.° 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STATO DI PRIMA PREVISIONE

della spesa pei lavori pubblici nel 1881

Abbiamo finalmente sotto gli occhi lo *Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno* 1881, presentato dal Ministro delle finanze, on. Magliani, alla Presidenza della Camera dei deputati sino dal 15 settembre p. p., e non ha guari distribuito.

In relazione a quanto ne abbiamo detto nel nostro numero del 13 ottobre p. p. per la parte relativa alle *spese di costruzione di strade ferrate*, facciamo oggi luogo alle osservazioni premesse dal Ministero intorno alle differenze emergenti tra le previsioni del 1881 ed il bilancio definitivo approvato pel 1880.

Le somme che si propongono per la prima previsione della spesa di questo Ministero per l'esercizio 1881, messe in confronto con quelle approvate per il 1880 con la legge del bilancio (escluse le *partite di giro*), presentano un aumento di L. 17,375,576.64, come risulta dal seguente prospetto:

CATEGORIA 1ª *Spese effettive.*	COMPETENZA approvata col bilancio definitivo 1880	VARIAZIONI che si propongono	PREVISIONE risultante pel 1881
Spesa ordinaria.	58,528,606.31	+ 1,652,461.35	60,181,067.66
Spesa straord....	20,325,102.11	+ 2,021,185.29	22,346,287.40
	78,853,708.42	+ 3,673,646.64	82,527,355.06
CATEGORIA 3ª *Costruzione di strade ferrate..*	67,755,713.30	+13,701,930.—	81,457,643.30
Totale......	146,609,421.72	+17,375,576.64	163,984,998.36

Come si vede dal premesso prospetto, l'aumento maggiore ricade sulla categoria terza, ed è conseguenza unica della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª, sulle nuove costruzioni ferroviarie, per l'esecuzione delle quali si propone pel 1881 la somma di L. 81,457,643.30, con un aumento cioè di lire 13,701,930 alla competenza approvata, per dette opere, colla legge del bilancio definitivo 1880. Questo aumento, che è pure figurativo, poichè nel bilancio attivo è prevista una corrispondente somma in entrata, rappresenta: le quote anticipate dagli enti interessati nelle dette costruzioni, il contributo volontario degli stessi enti, ed il maggior onere obbligatorio delle Provincie derivante dalla succitata legge.

Adunque, dall'aumento complessivo proposto pel 1881 in . . . . L. 17,375,576.64
togliendo quello suddetto risguardante le costruzioni ferroviarie di . . » 13,701,930. »

si avrà che pel 1881 l'aumento rimane di sole » 3,673,646.64
riferentesi alla categoria prima del bilancio; e questo ricade sulla parte ordinaria per . . . . L. 1,652,461.35
e sulla parte straordinaria per . . . . . » 2,021,185.29
L. 3,673,646.64

Ma neppure questa somma può considerarsi tutta come una maggiore spesa del bilancio 1881; poichè in essa sono comprese L 1,889,877.89, che sono il risultato del confronto tra gli aumenti e le diminuzioni portate alla competenza 1880 della parte straordinaria approvata col bilancio definitivo, o per maggiori o minori stanziamenti derivanti da leggi speciali già sancite dal Parlamento, o per spese che cessano. Deducendo quindi dalle suddette L. 3,673,646.64 anche quest'altra somma, la maggiore spesa effettiva viene

a ridursi a sole lire 1,783,768.75: somma che l'Amministrazione, pur volendo presentare un bilancio che corrispondesse agl'imprescindibili bisogni, e che rappresentasse la realtà delle più diligenti previsioni, si è trovata nell'assoluta necessità di proporre, per non alterare il regolare andamento dei servizii ad essa affidati.

Allo stato attuale, lungi dal rendersi possibili delle economie, occorrono invece nuove e maggiori spese: sia per il materiale progresso che si verifica nei servizii postale e telegrafico, in seguito al grande sviluppo dato alla viabilità; sia per le spese di esercizio di tutti i servizii produttivi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, le quali debbono necessariamente seguire la progressione dell'entrata e crescere in proporzione di essa; sia per gli aumenti quinquennali e sessennali degli stipendii, accordati dalle vigenti leggi o Decreti Reali; sia infine per i maggiori sussidii che l'Amministrazione deve corrispondere nel 1881 ai Comuni per la costruzione delle strade obbligatorie; la quale costruzione, in conseguenza delle gravi condizioni create alle popolazioni dallo scarso raccolto dell'anno 1879, venne dal Governo promossa con impulso maggiore, allo scopo di fornire lavoro alle classi povere.

È però da tener calcolo che la maggiore spesa effettiva suesposta viene pressochè compensata dai maggiori proventi, che si prevedono nel bilancio dell'entrata del 1881 sui servizii postale, telegrafico e ferroviario, e dai concorsi ed anticipazioni delle Provincie, dei Comuni e dei Corpi morali e privati interessati nella costruzione di opere pubbliche.

Premessi questi brevi cenni d'ordine generale, si darà ora un sunto delle variazioni proposte, allo scopo di porle meglio in evidenza; sebbene siano giustificate con apposite annotazioni poste a piè di ciascun capitolo, e cogli allegati che ne formano corredo.

Parte ordinaria.

Nella parte ordinaria, alla competenza approvata pel 1880 in . . . . L. 58,528,606.31
si propone pel 1881 un aumento di . . » 1,652,461.35

di guisa che la previsione per il 1881 viene a risultare di . . . . L. 60,181,067.66

Questo aumento è riferibile per . . .	L.	34,296.40	al serviz. Genio civile
per	»	462,168.95	a quello stradale
per	»	271,830.00	a quello ferroviario
per	»	232,490.00	a quello telegrafico
per	»	919,971.00	a quello postale
	L.	1,920,756.35	
dalle quali detraendo la diminuzione di . che per L. 267,295 cade sul servizio dei porti, per economie ottenutesi dai ribassi fatti alle aste pubbliche di appalti, e per L. 1,000 sul capitolo num. 1, torna	»	268,295.00	
l'aumento di . . .	L.	1,652,461.25	

L'aumento sul personale del Genio civile deriva: parte dall'aumento sessennale sullo stipendio a n. 66 funzionarii, che nel corso del 1881 compiranno 6 anni nello stesso grado e classe; e parte dalle indennità di trasferte da corrispondersi a quel personale, attesa la cresciuta mole dei lavori, in dipendenza delle leggi speciali che approvano nuove opere.

L'aumento sul servizio stradale trae origine: dalla necessità di dover provvedere ad alcune riparazioni urgentissime; dalla manutenzione di una maggiore quantità chilometrica di strade nazionali; e dai maggiori concorsi obbligatorii per opere stradali, che l'Amministrazione deve corrispondere ai Comuni, a forma dell'art. 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248.

L'aumento del servizio ferroviario devesi attribuire: parte all'aumento sessennale sullo stipendio del personale addetto alla sorveglianza delle strade ferrate del Regno; e parte alla eccedenza della spesa, tanto di ordinaria che di straordinaria manutenzione delle linee e del materiale mobile, in conseguenza della maggiore estensione delle linee ferroviarie in esercizio.

L'aumento del servizio telegrafico proviene: dalla necessità di dover provvedere di personale circa 100 nuovi Uffizii, che nel 1881 si apriranno al pubblico; dall'aumento di retribuzione da corrispondersi ai commessi e fattorini, in conseguenza dell'accresciuto lavoro; e dagli aumenti sessennali al personale, che ha compiuto 6 anni senza aumento di sorta.

L'aumento, in fine, sul servizio postale dipende: parte dagli aumenti quinquennali e sessennali da corrispondersi al personale, a forma di legge; parte per provvedere al servizio di posta rurale; parte per la estensione e miglioramento del servizio stesso; e parte dalla maggiore spesa derivante dalla legge 19 luglio 1880, n. 5537, che approva la Convenzione stipulata con la Società Rubattino e C. per l'estensione del servizio postale e commerciale marittimo.

Parte straordinaria.

Nella parte straordinaria, alla competenza approvata per il 1880 in . . . . L. 20,325,102.11
si propone pel 1881 un aumento di . . » 2,021,185.20

La previsione per il 1881 viene quindi a risultare di . . . . L. 22,346,287.40

Tale aumento è dovuto per	L.	3,005,000.00	al servizio stradale
per	»	96,000.00	a quello delle bonifiche
per	»	2,374,415.00	a quello dei porti e fari
in tutto	L.	5,475,415.00	
A cui contrapponendo la diminuzione di .	»	3,454,229.71	derivante dal compimento d'importanti opere pubbliche, e dallo esaurimento dei fondi approvati con leggi speciali, torna
l'aumento di . .	L.	2,021,185.29	

L'aumento sul servizio stradale dipende quasi esclusivamente dalle leggi 23 febbraio 1879, n. 4753, per la costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità; e 30 agosto 1868, n. 4613, per i sussidii da corrispondersi ai Comuni per la costruzione di strade co-

munali obbligatorie; mentre sole L. 5,000 rappresentano l'aumento portato alla competenza 1880 per la strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda: ed anche questo è per effetto della legge 26 maggio 1878, n. 4393.

L'aumento portato nel servizio delle bonifiche rappresenta maggiori opere da eseguirsi nell'esercizio 1881, come è ampiamente dimostrato nell'allegato n. 20.

L'aumento poi portato al servizio dei porti, per lire 2,158,600 deriva dalla legge 19 luglio 1880, n. 5538, per la costruzione dei porti e fari lungo le coste del Regno; mentre L. 215,815 occorrono per la esecuzione di opere nuove in diversi porti, riconosciute dal Consiglio superiore dei lavori pubblici d'assoluta necessità.

Nell'allegato n. 23 si comprende il riparto in articoli di quei capitoli che contengono più titoli di spesa, i quali, per la loro importanza, meritano una più estesa dimostrazione.

Disegno di legge.

Articolo unico. — Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1881, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese del Ministero dei lavori pubblici, in conformità allo Stato di prima previsione annesso alla presente legge.

Al disegno di legge segue, infatti, il Prospetto dimostrativo delle somme proposte per la detta prima previsione per l'anno 1881, di cui ci limitiamo a riferire il seguente riassunto:

	Competenza 1880 approvata col bilancio definitivo	Variazioni che si propongono	Previsione risultante pel 1881
Categoria Prima — *Spese effettive.*			
Titolo I — *Spesa ordinaria.*			
Genio civile	2,855,482.—	+ 34,296.40	2,889,778.40
Strade	7,165,008.86	+ 462,168.95	7,627,177.81
Acque	7,663,252.—	—	7,663,252.—
Bonifiche	123,000.—	—	123,000.—
Porti, spiaggie e fari	4,108,609.45	— 267,295.—	3,841,314.45
Strade ferrate	3,425,919.—	+ 271,830.—	3,697,749.—
Telegrafi	7,974,127.—	+ 232,490.—	8,206,617.—
Poste	24.148,258.—	+ 919,971.—	25,068,229.—
Totale della spesa ordinaria L.	58,528,606.31	+ 1,652,461.35	60,181,067.66
Titolo II — *Spesa straordinaria.*			
Spese generali	79,680.—	— 19,307.60	60,372.40
Strade	12,976,720.—	+ 618,280.—	13,595,000.—
Opere idrauliche di 1ª categoria	*per memoria*	—	—
Idem di 2ª »	500,000.—	— 500,000.—	—
Opere irrigatorie	15,000.—	— 15,000.—	—
Bonifiche	1,771,700.—	— 55,200.—	1.716,500.—
Porti, spiaggie e fari	4.671,770.—	+ 2,027,645.—	6,699,415.—
Strade ferrate	265,232.11	— 35,232.11	230,000.—
Telegrafi	45,000.—	—	45,000.—
Totale della spesa straordinaria L.	20,325,102.11	+ 2,021,185.29	22,346,287.40
Totale della Categoria prima L.	78,853,708.42	+ 3,673,646 64	82,527,355.06
Categoria Terza — *Spese di costruzione di Strade ferrate* (*)	67,755,713.30	+ 13,701,930.—	81,457,643.30
Categoria Quarta — *Partite di giro*	302,239.61	—	302,239.61
Totale generale L.	146,911,661.33	+ 17,375,576.64	164,287,237.97

(*) Il dettaglio di queste spese fu già riassunto nel nostro N. 41 a. c. — (La Red.).

FERROVIA DEL GOTTARDO

OTTAVO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 30 giugno 1880.

(*Fine — Vedi num.* 43).

VI. *Esercizio.* (Seguito).

Statistica del servizio — (Stato, percorso, consumo e manutenzione del materiale ruotabile).

Bisogna anzitutto notare che i treni di materiali, che circolarono per conto della costruzione, sono compresi, per quanto riguarda le spese d'esercizio od il consumo di materiale, solamente nel « percorso del materiale ruotabile », e non nelle « medie e proporzioni ».

1. *Macchine* — Il parco delle macchine si compone di:

4 locomotive-tenders,
4 locomotive a treni-viaggiatori,
6 locomotive a treni-merci,
—
Totale 14.

Le locomotive trainarono:

5114 treni regolamentari,
2 treni supplementari,
197 treni di materiali,
——
Totale 5313 treni, mentre erano 5312 nell'anno precedente.

Questi treni effettuarono un percorso di:

173,314 chilometri-trazione,
174,200 chilometri-locomotiva,

1,192,382 chilometri-asse di vetture da viaggiatori,
1,541,079 chilometri-asse di forgoni da bagagli, vagoni da merci e da materiali.

Totale 2,733,461 chilometri-assi

12,025,251 chilometri-tonnellate.

Il consumo di combustibile è stato:

nella 1.a metà dell'eserc., di	456,010 chg.,	cioè 6.03	chg. per chil.-traz.
nella 2ª metà »	555,063 »	» 5.90	» »
In totale	1,011,073 »	» 5.96	» »

2. *Vetture e vagoni* — Il parco delle vetture e dei vagoni delle linee ticinesi di pianura comprende:

25	vetture da viaggiatori di I	classe, per	258	posti in complesso
12	» »	» II » »	768	»
30	» »	» III » »	1584	»
67			2610	

col peso morto in media di tonn. 9.33 per vettura, e di 625.25 in totale, con 158 assi.

8 furgoni da bagagli, della forza di 6 tonn. per vagone e di 48 in totale, col peso morto di tonn. 9.40 per vagone e di 75.20 in totale, con 16 assi.

45 vagoni da bestiami e merci (serie *L.*)
75 » da merci coperti (serie *N.*)
45 » » non coperti (serie *R.*)
18 trucs pel trasporto delle pietre (serie *S.*)
8 vagoni per legnami lunghi (serie *U.*)
65 vagonetti da sabbia e materiali (serie *T.*)

256 colla forza in media di tonn. 10.86 per vagone, e di 2782.5 in totale, col peso morto in media di tonn. 5.77, e di tonn. 1467.9 in totale, con 512 assi.

E quindi in complesso 331 veicoli, colla forza complessiva di tonn. 2830.5, col peso morto di tonn. 1543.1, e con 686 assi.

E. *Prodotto netto dell'esercizio* — I prodotti della 5ª annata di esercizio furono di

	1879	1878
nata di esercizio furono di .	Fr. 617,055.05	Fr. 555,253.44
Le spese	» 460,855.49	» 507,515.66
Si ebbe dunque un eccedente di prodotti di	Fr. 156,199.56	Fr. 47,737.78

portato nel conto generale sotto « Prodotti II ».

I prodotti del trasporto per chil. furono durante l'esercizio:

Biasca-Locarno . . . . Fr. 9,251.08
Lugano-Chiasso . . . . » 7,700.13

L'eccedente dei prodotti dell'esercizio sulle spese ascende per chilometro e per le due linee a fr. 2,331.34.

F. *Stato del personale* — Alla fine dell'anno 1879, il personale dell'esercizio si componeva com'è indicato nel quadro seguente:

	1875	1876	1877	1878	1879
1. Amministrazione gener. dell'esercizio	17	15	13	12	12
2. Sorveglianza e manutenzione	85	78	69	66	65
3. Servizio di spedizione . .	69	56	50	50	48
4. Servizio di trazione . . .	66	37	23	23	23
5. Servizio dei cantieri . .	6	5	3	2	1
Totale	243	191	158	153	149
e per chilometro di linea	3.63	2.85	2.36	2.28	2.22

La diminuzione del personale nel 1879 in confronto del 1878 (4 funzionarii) dipende dalla soppressione dei posti di Aggiunto all'Ingegnere dell'esercizio, d'un Capo-Stazione, d'un guardiano di Stazione, e dell'Aiuto del Contabile dei cantieri. Le funzioni del Capo e del guardiano di Stazione di Osogna furono riunite in una sola persona.

G. *Diverse* — (1. Cantieri) — Il numero degli operaj occupati nei cantieri è stato di 15, come l'anno precedente. I cantieri ebbero a provvedere specialmente alla manutenzione del materiale ruotabile utilizzato per l'esercizio; essi eseguirono inoltre lavori per la costruzione della linea e per privati.

(2. Accidenti) — Ferite toccate a viaggiatori per loro colpa 2
Uccisione d'un cantoniere per mano straniera . . . 1
Ferite che colpirono impiegati della linea nell'esercizio delle loro funzioni, e le cui conseguenze sono garantite dalla Compagnia d'assicurazioni contro gli accidenti a Winterthur, a termini della Convenzione con essa conchiusa 5

Totale 8

(3. Assicurazioni) — L'importo dell'assicurazione dei fabbricati delle linee ticinesi di pianura non ha variato durante l'esercizio di cui trattiamo. Al contrario, l'importo dell'assicurazione del materiale dell'esercizio venne sensibilmente diminuito. Da un lato, le locomotive non furono riassicurate; e dall'altro, le vetture ed i vagoni, il mobilio e gli utensili furono assicurati molto al di sotto del loro valore primitivo, attesochè si è tenuto conto del consumo fattone dopo l'apertura della linea, e dei prezzi d'acquisto, che d'allora in poi non cessarono di ribassare.

Il valore assicurato ammonta:

pei fabbricati della linea Biasca-Locarno a . .	Fr. 1,732,500
» » Lugano-Chiasso a .	» 915,500
» Stazione internaz. di Chiasso a	» 198,600
Totale	Fr. 2,846,600
pel materiale d'esercizio delle due linee . .	Fr. 1,300,000
per quello della Stazione internazionale di Chiasso	» 830,000
pegli oggetti in riserva dell'Amministrazione del materiale	» 439,000
Totale	Fr. 2,569,000

L'assicurazione collettiva del personale dell'esercizio e dei viaggiatori sulle linee ticinesi di pianura, presso la Compagnia d'assicurazioni contro gli accidenti in Winterthur, non ha subìto modificazioni.

(4. Cassa di soccorsi e pensioni pegl'impiagati e Cassa pegli operaj ammalati) — I risultati di queste Casse, entrate in vigore col 1° gennaio, si riassumono come segue:

a) Cassa di soccorsi e pensioni pegl'impiegati:

Totale dei prodotti	Fr. 8,711.03
Id. delle spese	» 658.29
Eccedente dei prodotti	Fr. 8,052.74
A cui aggiungendo gl'interessi correnti dei valori acquistati in	» 181.16
Si ha il fondo disponibile in cassa al 31 dicembre 1879 in	Fr. 8,233.90

A garantire la Cassa di soccorsi e pensioni, è stato deciso, una volta per tutte, che gl'impiegati desiderosi di entrarvi, dovranno, prima della loro nomina, provare il loro buono stato di salute mediante certificato medico, e che di regola si eviterà d'ammettere richiedenti di una età maggiore di 30 anni. Si potrà fare eccezione a questa regola per funzioni superiori e per la prima entrata in funzioni sulle nuove linee.

b) Cassa pegli operaj ammalati:

	Linea Biasca-Locarno	Linea Lugano-Chiasso
Totale dei prodotti .	Fr. 911.36	Fr. 566.96
Id. delle spese . .	» 244.26	» 206.05
Totale dei prodotti	Fr. 667.10	Fr. 358.91

Signori! — Chiudiamo ora il nostro Rapporto, esprimendovi l'assicurazione della perfetta nostra considerazione.

Lucerna, 26 maggio 1880.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo,	In nome del Consiglio d'ammin. della Ferrovia del Gottardo
Il Presidente J. Zingg.	*Il Vice-Presid.* D. Ch. Stehlin.
Il 1° Segretario Schweizer.	*Il Segretario* Schweizer.

LE FERROVIE MILITARI IN GERMANIA

L'*Illustrirte Zeitung* della settimana scorsa ha pubblicato un disegno abbastanza interessante, che rappresenta gli esercizii ai quali si applica di tanto in tanto il Corpo militare speciale, creato per il servizio delle strade ferrate in tempo di guerra. Questo disegno è accompagnato da una descrizione, dalla quale togliamo i brani seguenti.

Trattasi della costruzione di una galleria, che è una bisogna alquanto difficile. Puossi vedere da questo esempio quanto i Tedeschi seppero porre a profitto, in seguito alla loro istruzione militare, le esperienze dell'ultima campagna.

Nel 1870, i lavori di ricostruzione di una galleria della strada ferrata nei dintorni di Parigi, la galleria di Nanteuil, recarono molto danno all'armata tedesca. Questa galleria era distrutta alla sua estremità sud per una lunghezza di circa 15 metri. Per assicurare la solidità del traforo, che fu mestieri praticare nuovamente, si era applicata una gigantesca armatura in legno, operazione che durò quattro settimane; ma, appena le travi ed i travicelli erano messi a posto, la massa di terra sfondò, ed il 6 novembre 1870 la nuova galleria rimase sepolta sotto le macerie. Si dovette collocare in tutta fretta un nuovo binario, per girare intorno alla località, locchè necessitò l'impiego di 1000 operaj, i quali ebbero lavoro sino ai primi di dicembre.

Inoltre si dovette riaprire il tunnel di Armentières, nelle vicinanze di Meau, tunnel che traversa una delle ferrovie più importanti, e che conduceva alle spalle dell'armata di occupazione. L'armata vi guadagnò una comunicazione con la Germania, quasi indispensabile dal punto di vista del trasporto delle munizioni e del materiale d'artiglieria.

Questi accidenti e molti altri ancora, succeduti durante la guerra del 1870-71, hanno istruito i Tedeschi, ed hanno loro dimostrato (dice il citato giornale) che le divisioni per l'esercizio delle ferrovie in campagna, quali esistevano allora nell'armata prussiana e nel resto della Germania, erano insufficienti, e non si adattavano abbastanza bene ai quadri della mobilizzazione. Era dunque necessario di affidare il servizio tecnico ad un Corpo di truppa, che, organizzato secondo i principii militari, fosse anche esercitato, in tempo di pace, a questo speciale servizio.

Il nuovo Corpo entrò in attività il 1° ottobre 1871, sotto il titolo di *Battaglione ferroviario*. Nel 1876, questo battaglione divenne un reggimento di 2 battaglioni, di 4 compagnie ciascuno.

Formato apparentemente sul modello del Corpo dei pionieri, il reggimento ferroviario viene reclutato specialmente fra i differenti mestieri che hanno rapporto con le ferrovie. Come volontarii di un anno non si ammettono che i costruttori di strade ferrate o meccanici. In caso di guerra, ciascuna delle otto compagnie si divide in parecchie compagnie di costruzione, ed in una compagnia di esercizio, di 200 uomini ciascuna. Alle prime spetta tutta la parte materiale delle costruzioni, riservata non ha guari alle divisioni di ferrovia in campagna; alla seconda incombe l'organizzazione e la continuazione dell'esercizio.

L'istruzione per questi due differenti servizii si fa mediante esercizii pratici di costruzione di ferrovie, che si fanno nei mesi d'estate; indi col concorso alle sezioni di ferrovie che hanno bisogno di riparazioni, oppure alle sezioni nuove; infine con l'esercizio pratico sulla ferrovia detta *ferrovia militare*.

Gli esercizii si estendono a tutte le parti della costruzione, alla riparazione delle Stazioni, alla disposizione delle mine, ecc., ed a tutti i dettagli della costruzione delle gallerie e dei ponti ferroviarii. Di tanto in tanto, in terreni appositi, si fanno lavori che sono l'applicazione di quest'esercizio. Durante l'estate passata, il reggimento in questione ha costruito una ferrovia di campagna, lunga un chilometro, con molti cambiamenti di binario; nello stesso tempo si fecero delle esperienze per la posa di ponti da guerra in ferro. Ma l'esercizio più continuato è quello della costruzione dei tunnels, attesochè lo sgombero ed il rifacimento dei tunnels crollati, traverso i quali la circolazione ferroviaria può essere ristabilita, sono, come ha dimostrato l'esperienza, uno dei fatti più comuni in tempo di guerra, ed anche una delle operazioni più difficili pei battaglioni ferroviarii.

Nostre Corrispondenze

Roma, 2 novembre.

Vi avevo promesso di parlarvi della Relazione della Commissione parlamentare sul bilancio dei lavori pubblici, ma sono costretto a rimandarne l' esame ad altra occasione, non avendo ancora l'onorevole Indelli completamente ultimato il suo lavoro. —

Concedetemi ora di scrivervi due parole sullo stesso argomento, di cui vi intrattenni nell' ultima mia, quello cioè della necessità di provvedimenti che valgano a meglio garantire la regolarità e sicurezza dell'esercizio, delle tramvie. E ciò faccio per enumerare un'altra delle cause, che a mio giudizio, oltre la soverchia velocità ed il modo di composizione dei treni, concorre principalmente nei frequenti infortunii che si hanno a lamentare. Intendo dire della facoltà accordata ai concessionarii delle tramvie di far viaggiare i loro convogli anche nelle ore notturne.

L'esperienza ha già detto, a questo riguardo, la sua parola, giacchè la più gran parte degli accidenti succede appunto nelle ore notturne; e due fatti recenti successi lungo le linee Vicenza-Valdagno e Magenta-Castano, nei quali si ebbe a lamentare la morte di tre individui, ne sono una conferma.

È indubitato che, se fatti deplorevoli sono successi, questi non sono da ascriversi in tutto e per tutto a colpa delle tramvie. Qualche volta anche le persone, che sole o con carri frequentano le vie percorse da locomotive, hanno la loro buona parte di responsabilità in quanto succede. Ma è del pari indubitato che con savii provvedimenti, e con una energica e continua sorveglianza, si otterrà che ie disgrazie frequenti, che ora succedono, siano ridotte a proporzioni insignificanti.

Mi si dice che al Ministero dei lavori pubblici si abbia in animo di limitare le corse sulle tramvie al solo giorno. Se vera, sarebbe questa una disposizione non mai abbastanza lodabile, e che mi auguro venga al più presto attuata, unitamente a qualche altra che regoli la velocità dei treni e la loro composizione. —

Mi viene accertato che i lavori del quarto e quinto tronco della linea Potenza-Metaponto vennero in questi ultimi tempi spinti con molta energia. Pare si abbia intenzione di metterli in istato d'essere aperti all'esercizio per la metà del prossimo mese, o fors'anche prima: ciò che mi si accerta possibile, qualora però la stagione si conservi buona. Che se le pioggie ne facessero delle loro, tale previsione sarebbe alquanto immatura. Ad ogni modo, si fanno tutti gli sforzi perchè al più tardi entro l'anno corrente l'esercizio vi possa essere attivato, anche quando si dovesse combattere qualche contrarietà.

Coll'apertura dei predetti due tronchi, che assieme hanno la lunghezza di chilometri 45, le comunicazioni di Roma e Napoli con Reggio verranno ad avere un minor percorso di oltre 200 chilometri; e da ciò grandemente avvantaggiate ne rimarranno anche le comunicazioni del continente colla Sicilia. —

L'Ingegnere-Capo del Genio civile di Sondrio ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del primo tronco della linea da Lecco a Colico, compreso fra l'attuale Stazione di Lecco e la fermata di Lierna. Il nuovo tronco abbraccia una lunghezza di m. 15,000, e l'importo complessivo dei lavori da eseguire è preventivato in L. 2,625,000. La somma delle opere da mettersi in appalto rileva a lire 1,778,000. La pendenza massima prevista nel progetto è quella dell'otto per mille, ed il raggio minimo delle curve di metri 400. Sono progettate 10 gallerie, che nel loro complesso hanno la lunghezza di metri 1300, e delle quali la più lunga misura m. 575. Le opere d'arte raggiungono il numero di 81, e di queste n. 70 hanno una luce varia da m. 0.50 a 7.00; le altre sono: un viadotto a tre arcate, cinque cavalcavia, due sotto-passaggi, e tre ponti a travata metallica di 10, 12 e 16 metri di luce. —

L'apertura all'esercizio della nuova linea di ferrovia, detta delle Caldare, che doveva aver luogo il giorno 30 dello scorso ottobre, venne rimandata a domani (3), non avendo potuto la Società delle Meridionali, la quale deve esercitare la linea, compiere prima le disposizioni occorrenti. —

Il Consiglio di Stato, in una sua recente adunanza, ha emesso parere favorevole all'approvazione della importante variante proposta al Ministero dei lavori pubblici, al progetto del 1° tronco della linea Eboli-Reggio, compreso fra Sicignano e Galdo. —

Il concessionario del *tramway* Firenze-Prato-Poggio Cajano, al quale scadrebbe col giorno 8 corrente l'epoca stabilita per la completa ultimazione della linea, ha chiesta ed ottenuta dal Ministero dei lavori pubblici una nuova proroga a tutto il corrente mese per aprire la linea predetta all'esercizio. —

Invitatovi dal gentile concessionario, ho assistito domenica alla inaugurazione del *tramway* Ciampino-Marino, alla quale, fra molti altri personaggi importanti, sono intervenuti gli onorevoli Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. La nuova tramvia è costruita a *scartamento* ordinario, ed è situata a sinistra della strada provinciale Roma-Marino. L'Amministrazione del *tram* non dispone ancora di vetture proprie, ed è perciò che, per la corsa inaugurale di domenica, si è servita del materiale mobile delle Romane. Anzi, siccome le carrozze che dovranno adoperarsi per la nuova linea non saranno in pronto che per la fine del corrente mese, così fra l'Amministrazione del *tram* e quella delle Romane fu convenuto che quest'ultima presterà alla prima, mediante congruo compenso, il materiale necessario per la durata del corrente mese. Inoltre fu stabilito che verrà fatto il servizio viaggiatori direttamente fra Roma e Marino, e fra Marino e Roma, mettendo il *tram* in coincidenza, alla Stazione di Ciampino, coi treni ascendenti e discendenti della linea romana da Roma a Frascati. —

La Direzione generale delle Strade ferrate Meridionali ha fatto studiare dal proprio Ufficio delle costruzioni, per sottoporlo all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, un progetto-tipo per gallerie artificiali, da costruire in sostituzione di trincee cadenti in terreni argillosi, e per le quali occorresse uno scavo di una certa profondità.

L'esperienza fatta su molte linee ha pienamente dimostrato come, quando trattisi di escavare profonde trincee in terreni argillosi, le spese di escavazione, di muri, di consolidamenti, nonchè tutte quelle altre di manutenzione raggiungano un limite assai elevato, senza che si possa ottenere una stabilità duratura della strada.

Per evitare quindi i pericoli dei frequenti *franamenti*, a cui vanno soggette le trincee che si trovano nelle predette condizioni di terreno, e per evitare così le spese per lavori di sgombro e di consolidamento, la Società delle Meridionali ha fatto studiare il progetto sovraccennato, affine di applicarlo in taluni casi speciali, e quando ne sia dimostrata la convenienza, nell'esecuzione delle nuove linee da essa recentemente assunte.

Pel tubo in muratura, che deve racchiudere la strada, venne adottata la sezione circolare, come quella che sotto tutti gli aspetti presenta la maggiore convenienza.

La spesa presunta per metro lineare di galleria, avente uno spessore di m. 0.56, sarebbe di L. 650. —

Il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 25 al 30 ottobre p. p. è il seguente.

Furono approvati:

Il progetto di appalto per la costruzione del 1° tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra Adria e Loreo (escluso l'armamento della via);

Il progetto di appalto per la costruzione del 1°

tronco Reggio-Villa San Giovanni, della ferrovia Reggio-Castrocucco (escluso l'armamento come sopra);

Il progetto per sistemazione dell'argine destro di Po, detto di Mezzano Vigoleno, in Comune di Calendasco, provincia di Piacenza;

Il progetto per sistemazione dell'argine destro dell'Enza tra le botte Cavedagni e Chittolini, in Comune di Brescello, provincia di Reggio Emilia;

Il progetto di bonificamento della Valle di Fiume Grande presso Brindisi, in provincia di Lecce;

Ed il progetto di massima per bonificazione del piano di Selvetta, dal ponte comunale di Fusine sull'Adda al ponte nazionale detto del Desco sul fiume medesimo in provincia di Sondrio. DELTA.

Informazioni Particolari DEL *MONITORE*

Nei giorni 28 e 29 ottobre p. p. si tenne a Milano l'annunciata conferenza dei Capi-Servizio delle Ferrovie dell'Alta Italia per discutere e concretare quali lavori si credono indispensabili per mettere la rete in grado di soddisfare agli urgenti bisogni del traffico, che va sempre aumentando.

La riunione fu anzitutto unanime nel riconoscere la insufficienza del numero attuale delle locomotive, del materiale per le merci, ed in parte di quello pei viaggiatori. Esaminato poscia lo stato planimetrico delle Stazioni e lo sviluppo dei relativi binarii, si venne a riconoscere l'assoluta necessità di ampliare, tanto i fabbricati delle tettoie da merci, quanto i binarii per la composizione dei treni, e di creare delle grandi Stazioni di spartizione (*smistamento*), affine di evitare nelle Stazioni principali il grave ingombro, verificatosi specialmente quest'anno, e che fu causa di quello non meno grave in tutte le Stazioni secondarie vicine.

La riunione si è poi particolarmente preoccupata della ristrettezza delle attuali officine, sia per le sostanziali riforme e riadattamenti del materiale mobile, sia per le riparazioni meno importanti. Fu quindi d'accordo nel dover sottoporre all'Amministrazione superiore una serie di proposte, che valgano a provvedere agli accennati bisogni.

Si è pure occupata dei mezzi per provvedere ad un maggiore sviluppo del servizio telegrafico, e d'altre misure atte ad assicurare maggiormente la circolazione dei treni.

La spesa, da suddividersi in cinque anni, per tutti codesti lavori sarebbe preventivata in circa 30 milioni, senza parlare del materiale mobile, cioè buon numero di locomotive, carrozze e vagoni da merci, pei quali si dovrà fare un calcolo separato.

In altro numero ci occuperemo più di proposito di questo importante argomento.

Sappiamo che le proposte suppletorie per aumenti di stipendio al personale ferroviario dell'Alta Italia furono l'altr'ieri passate dalla Direzione dell'esercizio al Consiglio d'amministrazione, il quale, siamo certi, vorrà immediatamente occuparsene, accordando la sua approvazione.

Ci consta che il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il progetto dei lavori per l'impianto del fabbricato definitivo della Stazione di Lecco.

In merito al progetto di Codice di commercio presentato al Parlamento nazionale, abbiamo nei nostri N. 17 e 18 del corr. anno riportate le osservazioni che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ebbe l'opportunità di esporre al Ministero dei lavori pubblici, nella circostanza in cui sottoponeva allo stesso i suoi apprezzamenti sul progetto di Convenzione ferroviaria internazionale compilato a Berna.

Sopra tali osservazioni, che riflettevano gli essenziali argomenti delle indennità per le perdite, avarie o ritardi, l'ammissibilità del reclamo dopo il ricevimento della spedizione, ed il diritto di disponibilità della medesima in corso di trasporto, essendosi trovate d'accordo anche le altre Amministrazioni ferroviarie italiane (come dichiararono nel loro comune Memoriale al Ministero, in data del 31 agosto scorso, del quale abbiamo pure fatto cenno nel nostro N. 36), lo stesso Ministero ha ora invitate le dette Amministrazioni ferroviarie a riprendere insieme in speciale esame la parte del progetto di Codice di commercio riflettente i trasporti, affinchè abbiano esse ad esporre le loro osservazioni e proposte in un comune elaborato

Oggi pertanto si riuniscono in Firenze i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni predette per corrispondere all'invito del Ministero, il quale saviamente ha divisato di sentire il loro parere sopra un argomento di così vitale importanza per l'esercizio ferroviario e per gl'interessi generali che ne dipendono.

Ieri (martedì) un treno merci partito verso mezzodì da Pontedecimo per Busalla, giunto alla metà del piano inclinato dei Giovi, si divise in due, per la rottura del tenditore e delle catene d'attacco fra i due primi carri e 16 altri che componevano il treno; per modo che la prima parte proseguì trainata dalla macchina per Busalla, e l'altra, cioè quella dei 16 carri, retrocedette andando ad urtare in altro treno di merci, che egualmente da Pontedecimo era diretto a Busalla. Ne seguì un urto, che però non produsse se non poche avarie ai carri e qualche leggera ferita a quattro agenti del treno. Si ha

poi a deplorare la morte di un individuo estraneo alle ferrovie, trovato estinto presso la breve galleria di Pontedecimo; ed ignorasi se in conseguenza dell'urto del treno, oppure per altre cause.

Stamane apposita Commissione procedette all'inchiesta.

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE. — *Appalti già deliberati a tutto ottobre* 1880.

OGGETTO DELL'APPALTO	Importo dell'appalto	Ribasso d'asta	Importo deliberato	**Deliberatario**
Tronco fra Dirindella e Rivo Vallegrande (linea Novara-Pino)	2,100,000.—	25.60	1,562,400.—	Bellani Paolo
Id. fra Rivo Vallegrande e l'imbocco della galleria Maccagno Inferiore (linea suddetta).	1,742,950.—	22 93	1,343,196.31	Brichieri Carlo
Id. Parma-Tornovo (Parma-Spezia)	1,256,365.18	35.05	805,936.81	Bottelli Luigi
Id. Codola-Nocera	535,600.—	35.27	346,697.58	Bove Felice
Id. Taranto al chil. 3.700 (linea Taranto-Brindisi)	382,863.—	35.42	247,235.18	Legnazzi Gaspare
Id. Siracusa ed il chil. 8 + 000 (linea Siracusa-Licata)	827,000.—	12.80	721,144.—	Cesaroni Ferdinando
Id. Roccasecca-Arce (linea Avezzano-Roccasecca)	388,928.—	34.07	256,425.32	Martire Gaetano
Id. Signoressa-Treviso (Belluno-Treviso) . .	98,000.—	25.90	72,597.99	Negretti Angelo
Id. 1º della Faenza-Pontassieve	384,485.—	31.33	264,025.85	Magnani Luigi
Id. Saponara-S. Filippo (linea Messina-Patti) .	1,570,000.—	21.45	1,233,235.—	Almagià Edoardo
Id. Lascari-Fiume Torto (linea Messina-Patti) .	1,260,000.—	17.89	1,034,586.—	Parisi Attilio
Id. Giulianova al chil. 8 + 700 (linea Teramo-Giulianova)	170,286.—	29.—	120,903 06	Alessandrini Semplicio
Id. Chil. 8 + 700 — Rivo Ripatone (linea Teramo-Giulianova)	180,902.—	28.—	130,249.44	Peraldo Clemente
Id. 1º dell'Ascoli-S. Benedetto	119,125.—	25.—	89,165.06	Mattacotta Ulderico
Id. Zollino-Soleto (Zollino-Gallipoli).	62,386.—	17.23	51,633.15	Antonaci Luigi
Id. Tivoli-Cantalupo (Roma-Sulmona) . . .	3,654,000.—	28.—	2,630,880.—	Calderaj Michele
Id. Tavagnasco-Ponte S. Martin (linea Ivrea-Aosta)	111,361.55	28.03	80,146.91	Girado Antonio
Id. Rivo Ripatone al chil. 19 + 362.25 (linea Teramo-Giulianova)	378,429.67	29.77	266,771.16	Chiesa Bajetto
Id. Bressana-Broni (linea Vercelli-Mortara-Cava Manara)	607,115.—	15.—	516,047.75	Lentati Costantino.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ispezione ferroviaria. — Il *Pop. Rom.* di ieri scrive:

Essendo pervenuti al Governo alcuni reclami sugli studii e sui tracciati di alcune linee approvate colle tabelle annesse al bilancio di quest'anno, il Ministero ha opportunamente inviato due funzionarii per procedere ad un'accurata ispezione. Fra queste linee vi sarà anche quella da Ascoli a San Benedetto.

I Corpi amministrativi, che sono interessati, possono per conseguenza attendere il risultato di questa ispezione.

Ferrovie Meridionali. — Il Ministro dei lavori pubblici ha conchiuso colla Società delle Meridionali una nuova Convenzione per correggere il difetto dell'antica, la quale, com'è noto, stabiliva che, oltre le quindicimila lire di prodotto netto, tutto il guadagno fosse devoluto allo Stato. Ne veniva che la Società non aveva nessun interesse, anzi aveva un vantaggio nel mantenere il prodotto a 15,000 lire, con grave danno del pubblico servizio.

Nella nuova Convenzione è stabilito invece che il prodotto superiore alle quindicimila lire sia devoluto per 60 centesimi alla Società e per 40 al Governo. Questo riparto è oltremodo favorevole allo Stato, massime se si consideri che la Società dovrà immediatamente spendere 6 o 7 milioni per materiale mobile; ma essa ha ricevuto altri compensi riguardo ad alcune tariffe, e specialmente riguardo ai treni diretti, sui quali potrà imporre la sovratassa del 10 per cento, come avviene nelle ferrovie dell'Alta Italia e nelle Romane.

La Società non aveva mai potuto ottenere questa concessione, come non aveva potuto ottenere di alzare alcune tariffe, sebbene il chiesto rialzo non le portasse ancora al massimo stabilito dalla Convenzione ed a cui ha diritto di giungere.

Succursale dei Giovi. — Il Comitato promotore della succursale ai Giovi per le valli di Stura ed Orba ha pubblicato la relazione de' suoi studii compilata dall'ingegnere L. Bosco.

Le risultanze del progetto sono le seguenti:

L'intera linea si divide in tre tronchi.

1º Da Genova a Masone, punto culminante, per Sampierdarena: colla massima pendenza del 18 per mille, metri 20,267, con un costo chilometrico di L. 680 mila; colla pendenza massima del 15 per mille, m. 23,910, con un costo chilometrico valutato a circa 660 mila lire.

2º Da Masone ad Ovada, m. 16,710, costo chilometrico 325 mila lire.

3º Da Ovada ad Alessandria, m. 28,995, con un costo di L. 102 mila al chilometro.

Se pertanto si vuole aprire un nuovo valico appenninico tra Genova-Alessandria con una linea per le valli di Stura ed Orba, e con una pendenza *massima* del 18 0[00, si dovranno costruire chilometri 65 circa; e con una pendenza *massima* del 15 0[00, chilometri 69 circa.

Col primo sistema la pendenza *massima* sarebbe ridotta alla metà di quella esistente sulla linea di Busalla, la distanza tra Genova e Alessandria sarebbe di 70 chilometri, invece che di 76 com'è attualmente, e la spesa è preventivata in 22 milioni.

La relazione è corredata da una carta planimetrica, profili longitudinali, ecc.

Ferrovia Perugia-Umbertide. — Si ha Perugia che l'ingegnere comunale signor Arienti si è recato a Roma per sottoporre alla superiore approvazione il suo progetto per la ferrovia a sezione ridotta Perugia-Umbertide.

Tramways di Roma. — Il 26 ottobre sono finalmente cominciati i lavori per l'impianto del binario pel *tramway* di via Nazionale. Il lavoro ha avuto principio in via della Cernaia, sull'angolo del palazzo del Ministero delle finanze, dove sono state collocate le prime rotaie.

Le rotaie posano sopra forti longarine incatramate, le quali ad ogni due metri sono collegate fra loro dalle traversine, anch'esse incatramate. Le rotaie sono unite una coll'altra dalle spranghe e dai bolloni, come si usa nell'armamento delle ferrovie ordinarie. La rotaia adottata dalla Società del *tramway* è la migliore di quante se ne siano inventate, poichè ha la cunetta assai ristretta, ed è quasi impossibile che in esse penetrino le ruote delle altre vetture. Ciò servirà a calmare i proprietarii di carrozze, i quali nell'impianto del *tram* in via Nazionale vedevano un pericolo per le loro vetture.

Contemporaneamente sono cominciati i lavori per la costruzione dei magazzini e delle rimesse per le vetture e per le scuderie appartenenti a queste Società.

I magazzini verranno costruiti nel cortile dell'ex-convento di San Bernardo alle Terme.

Tramway Roma-Marino. — Domenica fu inaugurato il tronco di ferrovia economica tra Ciampino e Marino.

Il concessionario della linea e il sindaco di Marino avevano fatto gli inviti. Un treno speciale per gli invitati partì dalla Stazione di Termini alle 9.45 ant. Vi presero posto i ministri Baccarini e Villa, il ff. di sindaco di Roma cav. Armellini, il consigliere delegato di Prefettura signor Winspeare, varii consiglieri e deputati provinciali, la stampa cittadina di ogni colore ed altri invitati.

Nel treno presero posto anche i signori Taddei e Villa, il primo concessionario, l'altro ingegnere costruttore della linea.

Giunto il treno a Ciampino, fu tolta la macchina delle Ferrovie Romane, fu spezzato in tre parti il treno, attaccando ad ogni locomotiva della Società di Marino tre carrozze delle Ferrovie Romane, con le quali si era fatta quella parte di viaggio.

Le locomotive della Società di Marino non rassomigliano punto a quelle del *tram* Roma-Tivoli. Sono vere e proprie locomotive di piccolo modello. Le rotaie del tronco da Ciampino a Marino, dopo un breve tratto di campagna, entrano sulla via maestra, e la percorrono fino all'ingresso della città.

Le macchine funzionarono egregiamente fino al massimo della montata; ma a questo punto, le ruote giravano sugli assi, sebbene la macchina fosse spinta a tutto vapore.

Fu gettata della sabbia sulle rotaie, molti invitati scesero a terra; e dopo circa dieci minuti di sforzi, si percorse quel tratto di salita, fino al punto ove dovrà sorgere la Stazione. Il fatto si ripetè per ognuno dei tre piccoli treni, composti, come abbiam detto, di tre vetture.

Discesi alla Stazione che si trova tuttora in costruzione, si percorse il breve tratto di via che la separa dalla piazza; e montando per la rampa, si entrò nella città.

Gli invitati furono ricevuti al suono della marcia reale da tre concerti, e s'avviarono al palazzo Colonna. Tutto il portice e le sale erano state addobbate con fiori e tappeti, e nella gran sala del trono erano state disposte assai elegantemente le tavole da pranzo.

Il *déjeuner* fu servito dalla *Casa Spillmann Ainé*, con quella squisitezza, abbondanza e puntualità che distinguono quello Stabilimento.

Allo Champagne, prese per primo la parola il sindaco di Marino, leggendo un breve discorso, di circostanza.

Dopo il sindaco, parlò l'onorevole duca Sforza-Cesarini, come deputato del Collegio elettorale; e poscia il ff. di Sindaco di Roma, on. Armellini.

Il Ministro dei lavori pubblici prese dopo di loro la parola. Lodò l'iniziativa coraggiosa di coloro che attendono allo sviluppo delle celeri comunicazioni con la piccola vaporiera, e si congratulò che in breve spazio di tempo avesse potuto assistere alla inaugurazione di due linee, Roma-Tivoli e Roma-Marino, che mettono in comunicazione Roma coi Castelli vicini.

Al discorso del Ministro seguirono altri discorsi tutti applauditissimi.

Furono fatti evviva al Re, alla Regina, al ministro Baccarini, a Roma; ed un applauso speciale ai signori Taddei e Villa, ingegneri della nuova linea.

La città era tutta messa a festa e imbandierata, la popolazione esultante. (*Vedi nostra Corrisp. da Roma*).

Ferrovia Messina-Patti-Palermo. — Il *Popolo Romano* del 30 ott. dice:

Una Commissione rappresentante la Provincia, il Comune e la Camera di commercio di Messina, col vice-presidente del Senato comm. Caccia e col deputato marchese di Sant'Onofrio, venne ricevuta dall'on. Ministro dei lavori pubblici, allo scopo di essere intesa sulla convenienza della scelta del tracciato, che soddisfi alle esigenze della massima celerità, trattandosi della continuazione d'una linea ferrata, che dalla Capitale fa capo alla principale città dell'isola.

È rimasta soddisfatta dal contegno del Ministro e dalle sue esplicite manifestazioni, colle quali veniva assicurata che saranno approfonditi gli studii, onde nulla sia praticato a pregiudizio della massima celerità possibile della linea; che le pendenze nelle rampe di accesso alla Galleria Peloritana, presso Messina, non eccederanno il 25 per mille; e nessuna deviazione dalla rettilinea sarà ammessa, quando questa non venga contrastata da forti accidentalità di terreno.

Noi quindi crediamo che i reclami della rappresentanza della Provincia, la quale dovrà concorrere per 1/10 nella spesa, saranno pienamente soddisfatti.

Ferrovia Canicattì-Caldare. — Leggesi nel *Diritto*, del 31 ott.:

Il giorno 3 novembre prossimo si aprirà al pubblico esercizio in Sicilia il nuovo tronco Canicattì-Caldare, per il quale l'antico desiderio di quella parte d'Italia di veder congiunte dalla ferrovia le principali città dell'isola, Palermo, Messina e Catania, va ad essere esaudito.

A quanto pare, non vi sarà alcuna inaugurazione ufficiale, dacchè le Autorità locali nulla hanno disposto a questo uopo. Soltanto ieri ed oggi qualche Prefetto avendo manifestato all'on. Ministro dei lavori pubblici, che sarebbe stato desiderio delle popolazioni si festeggiasse l'avvenimento col di lui intervento, come s'era fatto in molte altre occasioni in altre parti d'Italia, l'on. Ministro ebbe a rispondere che egli si sarebbe tenuto onorato di recarsi in Sicilia; ma dappertutto queste feste d'inaugurazione erano state promosse dalle Autorità locali, ai cui inviti egli s'era arreso; mentre nulla di simile essendo avvenuto per parte delle Autorità locali dell'isola, il Governo non poteva da sè festeggiare il fatto proprio. Egli però riservavasi ad una prossima occasione di visitare i lavori pubblici dell'isola, quando le nuove vacanze parlamentari glielo concederanno; essendo d'altronde ormai troppo prossima l'apertura della linea, perchè egli potesse trovarsi sul luogo il giorno a ciò fissato.

Tramway Bergamo-Ponte S. Pietro-Trezzo-Milano. — Scrivono da Trezzo, 28 ottobre, alla *Persev.*:

Da qualche tempo va sempre più facendosi strada l'idea di una linea di *tram*, che da Bergamo per Ponte S. Pietro raggiunga Trezzo e metta capo a Milano, sia per Vaprio o Villa Fornaci o Vimercate o Monza.

Il Comitato, formatosi a tal uopo, non trovò davanti a sè altra difficoltà all'infuori di quella del passaggio dell'Adda a Trezzo, dove il fiume si attraversa, dacchè il ponte fu distrutto, mediante una chiatta.

Per la costruzione del ponte a Trezzo, fu nominato quindi un Comitato nelle persone dei signori conte Giacomo Lupi, presidente; Medici dott. Carlo, vice-presidente; comm. avvocato Giuseppe Robecchi, deputato; cav. Ercole Piccinelli, deputato; conte Antonio Roncalli, deputato; marchese Ariberto Crivelli; conte Carlo Lochis; conte Carlo Morlacchi; barone dott. Giovanni Scotti; nobile ing. Francesco Bassi; nobili Edoardo ed Emilio Finardi; nobile Alessandro Colleoni; Biffi ing. Luigi; Biffi dott. Carlo; Colombo dott. Carlo, e Landriani avv. Cesare.

Il ponte a Trezzo essendo, d'altronde, un bisogno sentitissimo in questa grossa borgata, come anche nei paesi contermini, sia della sponda destra che della sponda sinistra del fiume, il Comitato suddetto si rivolse anzitutto ai Comuni per avere sussidii all'opera.

Imponente è lo slancio onde fu corrisposta l'iniziativa, avendo Trezzo votato L. 50,000 e gli altri Comuni complessivamente L. 40,000, raccogliendosi per tal modo la rilevante somma di L. 90,000.

Perciò il Comitato indisse il concorso per un progetto di ponte; concorso al quale si presentarono la Ditta Galopin Süe e Comp., l'Elvetica, i signori ing. Guzzi e Ravizza, l'ing. Fornoni, l'ing. Moroni ed altri; e lo stesso Comitato procedette quindi alla nomina della Commissione tecnica per lo studio ed esame dei progetti presentati, nelle persone dei signori: cav. prof. Clericetti, nob. ing. Francesco Bassi ed ing. Strazza.

Infrattanto, lunedì 25 corr. il Comitato stesso si radunava a Trezzo; e quivi, dopo avere riconosciuta l'attuabilità dell'opera, sia dal lato tecnico che dal lato finanziario, sopra proposta del suo operoso Presidente, nominava una Commissione per raccogliere anche dai privati ed industriali i contributi; e sopra proposta del sig. comm. Robecchi, deliberava infine di mantenere all'opera il suo carattere di iniziativa locale, pur rivolgendosi al Governo ed alle Provincie interessate di Milano e Bergamo, perchè i bisogni e gli interessi di tanti Comuni siano appoggiati e validamente sussidiati.

Tramway Moncalieri-Troffarello-Cambiano-Poirino. — Domenica a Poirino radunavasi un Comitato promotore, composto dei signori Sambuy, Melano, Spinelli, Rey, e venne decisa la costruzione di un *tram* da parte della Società Belga di Torino, che provvederà alle comunicazioni di questi importanti paesi.

Questo *tramway* avrà pure una comunicazione pel Comune di Santena

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, nella sua seduta del 22 ottobre, discutendo la quistione della linea Immensee-Küssnacht-Lucerna, dopo udito il rapporto della Commissione istituita per istudiare tale oggetto, sulla proposta della maggioranza ha risolto di continuare le trattative per la costruzione di detta linea, come segue:

« Il Consiglio d'amministrazione è disposto a sottoporre all'Assemblea generale degli azionisti la costruzione di questa linea, alle seguenti condizioni:

1. Che il raccordo della nuova linea colla Ferrovia Centrale abbia luogo in Untergrund; che abbia ad intervenire un accordo almeno con una delle Compagnie interessate nella costruzione cumulativa di una Stazione; che la Società del Gottardo non sia tenuta in nessun tempo a costruire un posto di fermata o una Stazione nell'Halde; e che le sia permesso di stabilire dei passaggi a livello su tutte le strade dello Stato.

2. Che sia possibile procurarsi il capitale necessario per la costruzione, mediante emissione di Obbligazioni al 5 per cento, con prima ipoteca sulla nuova linea, e ad un corso non inferiore al 95 0[0.

3. Che da parte dei Cantoni, dei Comuni ed altri Corpi interessati sia prestata una completa garanzia, per la durata di 8 anni, del maggior importo degli interessi necessarii per la costruzione della linea Immensee-Lucerna, in confronto del prezzo di locazione della linea Lucerna-Rothkreuz e della parte spettante alla linea Rothkreuz-Immensee; sempre che questo maggior importo degli interessi non possa essere coperto col prodotto netto della linea Immensee-Lucerna (al quale scopo si dovrà tenere un conto speciale), e coi risparmii nella costruzione. — Nel computo delle spese di esercizio si dovrà tener conto di una proporzionale partecipazione nelle spese per le due Stazioni di Lucerna ed Immensee, nonchè delle spese d'amministrazione generale e del nolo pel materiale d'esercizio. — Se, durante gli otto anni di garanzia, l'introito netto risulta superiore all'interesse del capitale di costruzione, l'eccedente sarà impiegato in una eventuale retrocessione ai garanti delle somme pagate. Passato il periodo di garanzia, non sarà più fatta alcuna retrocessione ».

Inoltre, il Consiglio d'amministrazione ha nominato al posto del sig. dott. Stehlin, vice-presidente, chiamato alla presidenza, il signor colonnello Rieter; e capo del controllo di contabilità, al posto del defunto sig. Zühringer, il sig. colonnello Stoker, istruttore in capo della fanteria, con un onorario annuo di franchi 6,000.

— Oltre le suaccennate risoluzioni prese dal Consiglio d'amministrazione, nell'ultima sua adunanza venne pure risolto:

1. Di approvare le Convenzioni concernenti il contratto per il tronco Immensee-Rothkreuz ed il congodimento della linea Rothkreuz-Lucerna, come pure della Stazione di Rothkreuz.

2. Di aderire alle proposte della Direzione circa la compera del materiale d'esercizio, vagoni, locomotive ecc., salvo alcune riserve e condizioni.

3. Di approvare le basi per le tariffe normali e l'autorizzazione per la Direzione, nello stendere il piano delle corse, di introdurre un treno di notte.

Quantunque poi l'ultimo *tagliando* delle Azioni interinali (di cui si trovano ancora una cinquantina di mille in circolazione) sia scaduto alla fine dell'anno, il Consiglio d'amministrazione decise di non emetterne di nuovi, ma di portare gli interessi semestrali all'attivo degli azionisti, avvertendoli mediante una pubblicazione.

— Secondo la *Gazz. Ticin.* del 1° corr., le compere per le quali il Consiglio di amministrazione diede autorizzazione alla Direzione, sarebbero le seguenti, suddivise tra diverse fabbriche svizzere e tedesche:

9 vetture di 1ª. classe
18 » » 2ª. »
18 » » 3ª. »
20 carri da bagagli
150 » coperti per merci
55 » scoperti »
12 » lunghi per legnami
28 » per materiali.

Ferrovie tedesche. — Dopo avere affermato che il risultato finanziario delle ferrovie da parte dello Stato è soddisfacente, e che ciò sarà attestato dal prossimo bilancio, la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* dà alcuni particolari sul progetto di legge, che è stato concretato dal Ministero dei lavori pubblici, ed è relativo al Consiglio delle ferrovie.

Questo progetto prescrive che il Consiglio in quistione, prima della presentazione delle leggi al Landtag, si pronunzierà:

1° Sulle tasse pei trasporto dei viaggiatori e delle merci, e sulle disposizioni generali concernenti la loro applicazione (tariffe);

2° Sull'introduzione delle tariffe eccezionali o differenziali (tariffe irregolari);

3° Sulle proposte che mirano a modificazioni generali del regolamento d'esercizio delle linee, ma non riguardo alle disposizioni tecniche.

Il Consiglio delle ferrovie potrà pure indirizzare al Ministro dei lavori pubblici delle proposte emananti dalla sua stessa iniziativa e chiedergli delle spiegazioni. Inoltre questo Consiglio emetterà il suo parere, dietro domanda del Ministro, su tutte le questioni importanti relative all'esercizio ferroviario. Esso si adunerà ogni tre mesi, e il resoconto delle sue deliberazioni sarà trasmesso al Ministro dei lavori pubblici e poscia al Landtag.

Accidenti ferroviarii in Germania. — La Direzione generale delle strade ferrate dell'Impero ha constatato che durante il decorso mese d'agosto, su tutte le ferrovie dell'Impero (astrazione fatta da quelle della Baviera) si ebbero a deplorare 11 sviamenti ed una collisione

sulla via libera; 15 sviamenti e 22 collsioni nelle Stazioni, e 142 altri accidenti, come rottura di vagoni, scoppii di caldaie, ecc. ecc., che cagionarono morti e ferimenti.

Ferrovie ungheresi. — Telegrafano alla *Deutsche Zeitung* da Pest, 29 ott.:

Tra le proposte che verranno presentate nella prima sessione al Consiglio dell'Impero, verrà presentato anche un progetto di legge per il sequestro a favore dello Stato della Ferrovia occidentale ungarica, di quella ungherese-galiziana e della ferrovia Battaszek-Dombawar-Zakanyer.

Disastro nel Belgio. — I giornali belgi ci recano i particolari della spaventosa catastrofe di Liegi.

Dalla Stazione di Liers a Liegi, la strada fa una rapidissima china. Due vagoni di merci della Stazione di Liers scendevano per quella strada con vertiginosa rapidità. Questa enorme massa, della quale la celerità centuplicava la forza, incontrò, tra Herstal e Milmorte, il treno viaggiatori num. 10, che veniva da Liegi-Guillemins, a 8 ore e 14 minuti della sera. Lo scontro fu spaventevole, e risuonò come un colpo di cannone. Tutto il treno viaggiatori andò in frantumi, tranne due vetture.

Non formavano più che un ammasso di rottami, dai quali partivano angosciose grida.

Molti impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie ed un gran numero di persone arrivarono sul luogo del disastro, e si lavorò immediatamente a cavar dai rottami i morti ed i feriti. Si trassero morti il capo-treno, un impiegato, il macchinista e il fuochista, più sei viaggiatori, in tutto dieci persone.

Il macchinista del treno-merci, che non rimase ucciso, dichiarò che, essendosi addormentato, non s'era accorto che la locomotiva partiva per Herstal!

Disastro in America. — La sera del 9 ottobre occorse uno scontro fatale sulla ferrovia di Pennsylvania, presso la traversata della 20ª strada in Pittsburgh, e pare che fosse motivato da negligenza. In questo accidente perdettero miseramente la vita 24 persone ed altre molte rimasero sì gravemente ferite da lasciare poca speranza di guarigione.

L'*Eco d'Italia*, di Nuova York, racconta come segue la detta disgrazia:

Sabato sera, un'immensa folla di popolo era accorsa dai dintorni a Pittsburgh per assistere alla gran parata degli elettori democratici. Poco dopo le 11, masse di gente si riversarono nella Stazione Union, centro da cui muovono i treni per le varie linee.

Il primo treno, soppraccarico di passeggieri, partì alle 11.30, ma dovette fermarsi dopo pochi minuti di corsa, per lasciar passare il *diretto*, proveniente dall'Est. La sezione, che lasciò la Stazione suddetta alla mezzanotte e che procedeva a tutta velocità, non vide il segnale di pericolo, dappoichè la piattaforma del treno che l'aveva preceduta era letteralmente stipata di passeggieri e conseguentemente il macchinista non s'accorse del pericolo, che quando era impossibile di evitarlo.

La macchina andò dunque con gran impeto ad urtare contro l'ultimo vagone della prima sezione; la caldaia, per l'urto della collisione, scoppiò, e così alle offese riportate per lo sfracellarsi dei vagoni, si unì il rovescio dell'acqua bollente, che compì la scena di desolazione, di strazio e di morte.

Ferrovie pensili di Nuova York. — Dal sig. Cyrus W. Field fu testè pubblicata la sua relazione annua sull'esercizio dei dodici mesi, che ebbero termine il 18 settembre decorso; dalla quale risulta che, in quel periodo di tempo, la Società delle varie linee ferroviarie riunite trasportò 60,386,073 passeggieri, di cui 36,406,277 viaggiarono sulle linee della Compagnia di Nuova York, e 23,976,846 su quelle della *Metropolitan Company*.

Secondo la stessa relazione, sulle quattro ferrovie pensili che percorrono Nuova York, in tutto il corso dell'anno non si ebbe a deplorare nessun accidente, che non fosse motivato dalla imprudenza della persona che ne rimase offesa; e tutta la costruzione delle strade ferrate aeree, sebbene venga esercitata da due anni, non presenta il menomo difetto.

Ferrovie dell'Argentina. — Si ha da Buenos-Ayres, 29 settembre, che si deve costrurre una nuova strada ferrata conducente a Santiago del Estero; e che il Congresso ha adottato un progetto di legge per l'emissione di un nuovo prestito, all'interno o all'estero, per la somma di due milioni e mezzo di lire sterline, per pagare il costo della progettata continuazione della strada ferrata centrale. Il tronco di Ayacucho verrà aperto il 1°. di novembre.

Ferrovia del Senegal. — In relazione a quanto fu già annunciato nel nostro giornale, ed accennato pure dal nostro corrispondente da Biskra, togliamo dai giornali francesi quanto segue:

Il gran pacchetto a vapore delle Messaggerie marittime, l'*Equatore* ha lasciato Bordeaux al principio del mese di ottobre, recando seco i principali elementi della Spedizione organizzata dal Governo per portare il confine della colonia francese del Senegal a cinqnecento chilometri più avanti nell'interno dell'Africa, per piantare la bandiera francese sulle sponde dei Niger, e dare all'attività dei negozianti francesi i mezzi di penetrare in tutto il Soudan per la via del gran fiume e dei suoi affluenti. Nel numero dei passeggieri trasportati dall'*Equatore* si trovano un centinaio di uomini della Compagnia d'operaj, tutti di buona volontà, i quali hanno chiesto di partire nei diversi porti di guerra della Francia. Gli ufficiali incaricati degli studii topografici, che il Ministro della guerra pose a disposizione del suo collega della marina, hanno alla loro testa il comandante Derrien, il quale ha per missione di approfittare della sicurezza relativa che la scorta militare fornirà alla colonna, per levare la carta dei paesi compresi fra Medina, ultima stazione nell'alto Senegal, e Bamatran, punto di arrivo progettato della strada ferrata del Niger. La colonna militare, che progetterà queste operazioni, sarà composta di parecchie compagnie di tiratori del Senegal, incaricate di scortare un lungo convoglio d'asini, i soli animali che possano servire in quelle regioni, ove i camelli, i cavalli, i muli non potrebbero rendere i medesimi servigi.

Gli operaj mandati dai porti francesi saranno rafforzati a S. Luigi da un numero eguale di operaj indigeni. Dovranno stabilire dei posti fortificati, sul percorso della colonna, nelle località che sembreranno più favorevoli. L'occupazione di questi posti, assicurando in modo definitivo il possesso del paese, porgerà maggior sicurezza ai trafficanti per il trasporto delle loro mercanzie fino a Medina, in attesa della costruzione della strada ferrata.

Questa costruzione potrà incominciare in un anno o due ed essere terminata rapidamente. Non resterà più, per completar l'opera, che di lanciare dei battelli a vapore sul Niger. Yamina, Zegan, Tambouctou potranno allora diventare porti francesi; e la famosa città di Sakato, che la strada ferrata trans-sahariana raggiungerà forse un giorno dopo un tracciato di oltre quattromila chilometri, sarà visitata dai nostri battelli a vapore ed invasa dall'attività dei negozianti francesi.

Notizie Diverse

Strade comunali obbligatorie. — La *Gazzetta Uff.* del 26 ottobre ha pubblicato un R. Decreto del 6 detto mese, preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze:

« La crisi annonaria, che l'Italia ha attraversato sul principio del corrente anno, ha spinto Governo e Comuni ad aprire cantieri di lavori dovunque fu possibile il farlo.

« A tal uopo contribuì specialmente la legge del 30 agosto 1868, n° 4613, concernente la costruzione di strade comunali obbligatorie, come quella che permetteva ai Comuni di valersi dei fondi dalla legge stessa stabiliti, di somme raccolte per mutui, e di quelle poste a disposizione del Ministero dell'interno colla legge del 24 dicembre 1879, n° 5196.

« I lavori relativi alla costruzione di tali strade presero

perciò uno straordinario sviluppo, tanto che l'Amministrazione dei lavori pubblici si trovò bentosto nella necessità di esaurire i fondi che aveva disponibili in bilancio pei conseguenti sussidii spettanti ai Comuni, in dipendenza della suddetta legge 30 agosto 1868.

« In seguito a vive istanze fatte da Comuni, rendesi necessario di corrispondere ulteriori sussidii per lavori già eseguiti ed ascendenti a ragguardevoli somme; e poichè il Ministero è stretto da imprescindile urgenza, non può non prendere la deliberazione di valersi della facoltà concessa dall'articolo 32 della legge di Contabilità generale, affine di procurarsi almeno i mezzi indispensabili per procedere ai più urgenti pagamenti.

« Il riferente perciò si onora di sottoporre alla sovrana sanzione il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 70,000, da portarsi in aumento al capitolo n° 81, *Sussidii per la costruzione di strade comunali obbligatorie*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880 ».

(Segue il R. Decreto, controfirmato dai ministri Magliani e Villa, e che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Opere idrauliche. — La suddetta *Gazzetta* ha pubblicato un altro R. Decreto della stessa data, preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze:

« Il fondo stanziato al capitolo num. 11, *Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, si è già verificato inferiore al bisogno, imperocchè si è dovuto e si deve ancora riparare ai danni straordinarii che le memorande piene della primavera 1879 arrecarono alle arginature del Po, dell'Adige e dei loro influenti, e porre altresì le arginature stesse in condizione di resistere convenientemente alla violenza di nuove piene.

« Per le opere di difesa calorosamente reclamate, che restano da eseguire, trovansi già approvati i relativi progetti, che senza dilazione alcuna fa d'uopo attuare; ma non si ha omai alcun fondo disponibile per far fronte alla conseguente spesa.

« Ritenuto pertanto che, per provvedere alle più urgenti necessità, occorre aumentare della somma di lire 350,000 lo stanziamento del surriferito capitolo, il Consiglio dei Ministri ravvisò la convenienza di procedere ad un corrispondente prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste*, all'appoggio dell'art. 32 della legge di Contabilità generale.

« Ed è questo appunto che dispone il seguente decreto, che il riferente si onora di rassegnare alla firma della M. V. ».

(Segue il R. Decreto, controfirmato dai ministri Magliani e Villa, e che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Irrigazione nel Cremonese. — Il Comitato promotore per l'incremento delle irrigazioni nel territorio cremonese, ha indetto un'assemblea generale dei soci promotori del Consorzio, che si terrà sabato 6 corr., alle ore 12 meridiane, nel palazzo comunale di Cremona, allo scopo di autorizzare il Comitato esecutivo ad inoltrare la domanda di concessione per derivare un nuovo canale dall'Adda.

Concorso d'ingegneri. — Il Ministero dei lavori pubblici ha aperto un concorso a n. 20 posti d'ingegnere-allievo nel R. Corpo del Genio civile.

Il concorso è per esame. Gli esami avranno luogo in Roma, ed incominceranno il 3 gennaio 1881.

Gli ingegneri, che intendono sottoporsi alla prova degli esami, devono presentare, *non più tardi* del 30 novembre 1880, al Segretariato generale del Ministero dei lavori pubblici, l'istanza e i documenti relativi.

La classificazione di tutti i concorrenti sarà fatta secondo il risultato degli esami, ed i primi venti saranno nominati ingegneri-allievi nel R. Corpo del Genio civile.

Vaglia postali internazionali. — Nell'inviare una nuova tavola di ragguaglio per la conversione in moneta estera dell'importo dei vaglia internazionali, la Direzione generale delle poste avvisa gli Ufficii dipendenti che, per recenti accordi, sono state variate le basi sulle quali era fin qui regolata la liquidazione dei conti dei vaglia internazionali fra l'Amministrazione nostra e quella postale degli Stati Uniti dell'America settentrionale; nel senso che, a datare dal conto dell'ultimo trimestre di quest'anno, la liquidazione non sarà più fatta al ragguaglio fisso di 5.18 ogni dollaro, ma al corso medio del cambio valevole nel paese riconosciuto debitore, durante il periodo cui si riferiscono i conti. In tal modo, le due Amministrazioni rimangono libere di stabilire il ragguaglio per la conversione dell'importo dei vaglia che rilasciano, nella moneta del paese di destinazione, al tasso che sia loro più conveniente, variandolo ogni volta ne sia dimostrata l'opportunità e la convenienza. In dipendenza di ciò, si avverte che, a datare dal 1° ottobre, il ragguaglio del dollaro è stato stabilito in ragione di lire italiane 5.20.

Congresso postale di Parigi. — Il Congresso postale internazionale riunito a Parigi è venuto d'accordo sui seguenti punti, relativi al trasporto internazionale dei pacchi per la posta:

1° Non verranno trasportati che pacchi di peso non superiore ai tre chilogrammi, e di volume non maggiore di 20 centimetri quadrati. Per i pacchi di volume superiore a 20 centimetri, sino al *maximum* di 40 centimetri, sarà prelevata una sovratassa.

2° Il porto accordato a ciascuno Stato sul cui territorio si fa il trasporto, è fissato a 50 centesimi. Questo porto internazionale potrà ancora essere aumentato di un porto interno. L'ammontare di quest'aumento sarà regolato ulteriormente per ciascuno Stato separatamente. L'Inghilterra esige un supplemento di 50 centesimi. Gli altri Stati avranno facoltà di prelevare una sopratassa sul trasporto dei pacchi provenienti da uno Stato, che si è riservato il prelevamento di una sopratassa

3° Per la consegna dei pacchi a domicilio può essere esatto un diritto di 25 centesimi. In questi 25 centimetri è compreso il pagamento delle spese di dogana.

4° Le spese dei trasporti per mare saranno fissate come segue: 25 centesimi per ogni distanza minore di 5000 miglia marittime; 50 centesimi da 500 a 1000; 1 lira da 1000 a 3000; L. 1.50 da 3000 a 4000; L. 3 da 4000 a 5000 e al di là.

Tuttavia gli Stati interessati conserveranno la facoltà di mantenere le loro imposte sul trasporto dei pacchi.

In Francia questa imposta si eleva a 47 centesimi per collo, ma si provede cha questo diritto sarà soppresso parzialmente.

I direttori delle Compagnie ferroviarie francesi si sono dichiarati pronti ad incaricarsi dell'esecuzione del servizio internazionale di trasporti di pacchi, mediante il pagamento delle tasse summenzionate.

Congresso internazionale industriale a Parigi. — Lunedì sera è partito da Roma alla volta di Parigi l'on. deputato Indelli, che va a rappresentare l'Italia nel prossimo Congresso internazionale delle privative industriali. È inesatto che vada con lui, come altro delegato italiano, in surrogazione del comm. Romanelli, il cav. Trincheri, capo della Sezione delle privative annessa al Museo industriale italiano di Torino. Questi va a Parigi unicamente come addetto al delegato ufficiale on. Indelli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Se poche e di lieve importanza furono, nella settimana scorsa, le transazioni rispetto ai valori ferroviarii, non perciò è meno da apprezzarsi la fermezza con cui mantennero i loro corsi.

Le Azioni della Società delle Meridionali, esordite al prezzo di 471, salirono a 475, e solo in chiusura scesero a 473.

Le Obbligazioni relative s'oggirarono sul 288 circa.

I Boni non ebbero alcuna nota nei listini ufficiali; come non l'ebbero le Obbligazioni Sarde, tanto dell'una, quanto dell'altra serie. Solo le nuove furono oggetto di transazione al prezzo di 290.

Le Palermo-Trapani s'aggirarono sul 302 a 301. Le Meridionali austriache ferme a 290.60; le Pontebbane quotate a 474. Le Azioni Ferrovie Romane nominali a 161.50.

A Parigi, le Lombarde negoziate in ribasso da 188 a 185; le Obbligazioni a 269; le Vittorio Emanuele a 276 circa. Le Azioni Ferrovie Romane a 148; le Obbligazioni a 342 e 344.

ESTRAZIONI

Prestito di Genova. — Il 2 corr. ebbe luogo la 22ª estrazione del Prestito a premii 1869 e risultarono estratti;

N. 33738 premio di L. 80,000
» 28653 » » 10,000
» 67976 » » 5,000.

Premii da L. 1000.

26620 — 50131 — 15429 — 43323 — 36412

Premi da L. 500.

3113 — 32695 — 15178 — 18964 — 41128 — 41810 — 40108 — 7986

Premi da L. 265.

26655 — 21638 — 22122 — 19430.

Seguono i rimborsi da L. 165.

CONVOCAZIONI

Società di Monteponi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Torino (sede sociale, via Cavour, 41), per l'approvazione dei conti della campagna 1879-80, per la nomina di 5 consiglieri d'amministrazione uscenti d'Ufficio, e per la nomina della Commissione di revisione dei conti della campagna 1880-81; ed in assemblea generale straordinaria, per l'approvazione del prestito di L. 3,500,000, fruttanti il 5 1[2 p. 0[0, e rimborsabili in 20 anni.

Avvisi d'Asta

Sino al pomeriggio del 10 corr., presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione dei fabbricati ad uso della Marina militare in Roma pel 1881, sul prezzo di L. 23,775, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2500 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Udine, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una Cavallerizza con annessa tettoia e muro di cinta in Udine, sul dato di L 51,000, già ribassate del 5 0[0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di chilog. 150,000 di ghisa da getti diversi, sul prezzo di L. 22,500 ribassato del 3.07 0[0 nel precedente incanto. Consegna entro 80 giorni. Deposito cauzionale L. 2300 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione prov. di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale del Vallone, che dalla Flaminia presso le Torrette giunge sino alla Jesina presso la torre di Jesi, della lunghezza di m. 25,060. Manutenzione dal 1° gennaio 1881. Deposito interinale L. 3000 in moneta effettiva; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare marittimo in Venezia, si terrà un'asta per la costruzione di una tettoia da lavoro nel piazzale dei bacini da raddobbo nell'Arsenale marittimo di Venezia, per l'importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale lire 6000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della difesa frontale della sponda destra di Po, di contro all'abitato di Rea nel Comprensorio idraulico di Rea Verrua, della lunghezza di metri 690, per il presunto importo di L. 141,290. Lavori da eseguire entro 85 giorni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 22,000 sbarre in acciaio per canne da fucili (mod. 1870), fucinate, per l'importo complessivo di L. 59,400. Consegna entro 150 giorni in 3 rate: la prima di 8000 sbarre dopo 60 giorni; e le altre due, di 7000 ciascuna, di 40 in 40 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sistemazione del tratto della strada consortile obbligatoria Roccella-Borgia-Maida, compreso tra l'innesto della provinciale in contrada Roccella e l'incontro della strada Borgia Maida, per il presunto importo di L. 94,037.86. Deposito L. 3100.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di banchine e di un ponte da sbarco nel porto di Castellammare di Stabia, in diminuzione dell'importo di L. 294,870.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 38,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione delle banchine del vecchio porto mercantile di Napoli, in diminuzione dell'importo di L. 483,696.05, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 30,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 60,000 idem.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di compimento delle opere di difesa, in gettate di scogli, al porto di Licata, per la presunta somma di L. 2,038,818.35. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 100,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione delle opere d'arte nel porto di Genova e spiaggia di S. Pier d'Arena, per la presunta complessiva somma di L. 515,970. Manutenzione dal giorno della consegna a tutto dicembre 1889. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 70,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre d'acciaio per canne da fucili (modello 1870), pel complessivo importo di L. 70,000. Consegna entro 160 giorni in 5 rate: la prima di 5000 dopo 6 giorni, e le altre eguali di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione prov. di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento della strada consortile obbligatoria da Nicotera a Monteporo, per il presunto importo di L. 71,750.57. Deposito lire 1200, in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse da fucili (mod. 1870), non lisciviate, per il complessivo importo di lire 112,500. Consegna entro 160 giorni in 5 rate eguali di 6000 cadauna: la prima entro 40 giorni, e le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 11,300 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, in Napoli, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunta la fornitura del materiale minuto di armamento per la ferrovia Tunisi-Goletta.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

Privilegiata BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878 **Fabbrica di**

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

SOCIETÀ DI MONTEPONI

Avviso di convocazione dell'Assemblea generale degli Azionisti.

Gli Azionisti della Società di Monteponi sono convocati pel giorno 27 novembre prossimo alle ore 2 pomeridiane, alla sede della Società, via Cavour, N. 41, in

Assemblea generale ordinaria:

1° Approvazione dei conti della campagna 1879-80.
2° Nomina di cinque Consiglieri di Amministrazione scadenti d'ufficio.
3° Nomina della Commissione di revisione dei conti per la campagna 1880-81.

Assemblea generale ordinaria:

Approvazione del prestito di L. 3,500,000, mediante emissione di 7000 Obbligazioni di L. 500, fruttanti l'annuo interesse del 5 1/2 per cento, e rimborsabili in 20 anni.

A termini dell'art. 18 dello Statuto, gli Azionisti, per intervenire all'Assemblea, dovranno, nei tre giorni precedenti a quello della riunione, depositare i titoli nella Cassa Sociale, via Cavour, N. 41, a Torino, o presso i signori I. Tedeschi e C. a Genova.

Torino, 23 ottobre 1880.

Il Direttore CATTANEO.

MANIFATTURA DI FERROVIE PORTATILI

A SCARTAMENTO RIDOTTO ED A POSA ISTANTANEA

DETTE

PORTEUR DECAUVILLE

(INTERAMENTE IN FERRO)

per trasporti in ogni genere a piccola distanza, utili alle Imprese di Lavori pubblici e Ferrovie, all'Agricoltura ed ai grandi Stabilimenti industriali.

Più di mille applicazioni in opera nelle varie parti del mondo

Sedici Medaglie d'oro negli anni 1876, 1877, 1878
Croce della Legion d'Onore alla Esposizione Universale di Parigi

Binari rettilinei, curvilinei, Piattaforme, Passaggi a livello Scambi, Carrelli e Veicoli.

Per informazioni, prospetti, disegni, ecc. rivolgersi al sig. Ingegnere
GAETANO CAPUCCIO, Piazza Statuto 15, TORINO
RAPPRESENTANTE IN ITALIA DELLA
MANIFATTURA DI FERROVIE DEL SIGNOR DECAUVILLE AINÉ
A PETIT BOURG (FRANCIA)

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metr
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone dello *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Roggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	593
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	793
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di* 40 *metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 10 Novembre 1880. N.° 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI
(Giugno 1880).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto soltanto avant'ieri tutti assieme i prospetti dei prodotti dei mesi di giugno, luglio ed agosto, confrontati con quelli dei mesi corrispondenti del 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti di quest'anno (1).

Affinchè i nostri lettori abbiano sott'occhio i risultati di ogni mese, daremo intanto quelli riferentisi al giugno, con riserva di pubblicare nei due prossimi numeri anche gli altri del luglio ed agosto.

Il prodotto generale del mese di giugno 1880 salì a L. 14,128,074 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,811,695
Bagagli	»	229,473
Merci a grande velocità	»	1,644,055
Id. a piccola velocità	»	6,377,225
Prodotti diversi	»	65,626
Totale	L.	14,128,074

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	8,101,789	L.	7,486,021
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,345,860	»	1,329,433
» Romane	»	2,453,601	»	2,310,892
» Meridionali . . .	»	1,884,925	»	1,817,563
» Venete	»	86,087	»	79,955
» Sarde	»	92,967	»	112,323
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	40,405	»	41,460
» Torino-Rivoli . .	»	14,456	»	14,723
» Settimo-Rivarolo .	»	11,098	»	12,991
» Milano-Saronno-Erba	»	62,650	»	17,559
» Conegliano-Vittorio	»	8,026	»	8,050
» Sicula occidentale	»	26,210	»	—
Totale	L.	14,128,074	L.	13,230,970

(1) Vedi *Monitore* N. 40 a. c.

Si ebbe dunque nel giugno 1880 un aumento di L. 897,104 in confronto del 1879. — Aumentarono le Ferrovie dello Stato per L. 615,768; le ferrovie di diverse Società esercìte dallo Stato per L. 16,427; le Romane per L. 142,709; le Meridionali per L. 67,362; le Venete per L. 6,132; la Milano-Saronno-Erba per L. 45,091; e la Sicula Occidentale per L. 26,210. — Diminuirono invece le Sarde per L. 19,356; la Torino-Lanzo per L. 1,055; la Torino-Rivoli per L. 267; la Settimo-Rivarolo per L. 1,893, e la Conegliano-Vittorio per L. 24.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto giugno 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	45,541,048	L.	43,109,681
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	7,565,067	»	7,290,625
» Romane	»	14,429,462	»	13,391,282
» Meridionali . . .	»	10,653,850	»	10,516,689
» Venete	»	494,457	»	431,698
» Sarde	»	507,407	»	523,013
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	209,333	»	206,056
» Torino-Rivoli . .	»	67,003	»	67,003
» Settimo-Rivarolo .	»	65,311	»	64,819
» Milano-Saronno-Erba	»	293,733	»	48,269
» Conegliano-Vittorio	»	44,045	»	20,683
» Sicula Occidentale .	»	26,210	»	—
Totale	L.	79,896,926	L.	75,669,818

Si ebbe dunque nel suindicato periodo del 1880 un aumento di L. 4,227,108 in confronto del 1879 — Aumentarono le linee dello Stato per L. 2,431,367; quelle di Società diverse esercìte dallo Stato per L. 274,442; le Romane per lire 1,038,180; le Meridionali per L. 137,161; le Venete per L. 62,759; la Torino-Lanzo per L. 3,277; la Settimo-Rivarolo per L. 492; la Saronno-Erba per L. 245,464; la Conegliano-Vittorio per L. 23,362, e la Sicula Occidentale per

L. 26,210. Diminuirono soltanto le Sarde di L. 15,606. È da notarsi però che la lunghezza assoluta delle linee al 30 giugno 1880 era di chilom. 8488, mentre alla stessa data del 1879 era di chi. 8366; e la lunghezza media di esercizio dal 1° gennaio al 30 giugno 1880 era di chilometri 8365 e quella dello stesso periodo di tempo dell'anno precedente era di chilom. 8263.

Dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno si sono aperti all'esercizio chil. 70; cioè il 15 gennaio il tronco Baragiano-Picerno di chil. 12; il 23 maggio quello di Campobello-Favarotta di chil. 11, tutti e due della rete di proprietà dello Stato; ed il 1° giugno quella di Palermo-Partinico di chil. 47 della Sicula Occidentale. —

Dal prodotto chilometrico si ha il risultato dell'esercizio delle diverse linee, che fu il seguente nel mese di giugno 1880, confrontato con quello del maggio 1879:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	2,135	L. 1,992
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . »	1,439	» 1,421
» Romane . . . . »	1,458	» 1,373
» Meridionali . . . . . »	1,299	» 1,253
» Venete . . . . »	628	» 583
» Sarde . . . . »	402	» 486
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . »	1,262	» 1,295
» Torino-Rivoli . . . . »	1,204	» 1,226
» Settimo-Rivarolo . . . »	482	» 564
» Milano-Saronno-Erba . »	1,044	» 836
» Conegliano-Vittorio . . »	729	» 731
» Sicula Occidentale . . . »	557	» —
Media complessiva L.	1,679	L. 1,595

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto giugno 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato . . . . L.	12,035	L. 11,474
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . »	8,090	» 7,797
» Romane . . . . »	8,578	» 8,018
» Meridionali . . . . . . »	7,347	» 7,252
» Venete. . . . . »	3,609	» 3,151
» Sarde . . . . »	2,196	» 2,264
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . »	6,541	» 6,439
» Torino-Rivoli . . . . . . »	5,583	» 5,583
» Settimo-Rivarolo . . . . »	2,839	» 2,818
» Milano-Saronno-Erba . . »	4,895	» 4,388
» Conegliano-Vittorio . . . »	4,004	» 4,136
» Sicula Occidentale . . . »	3,276	» —
Media complessiva L.	9,551	L. 9,157

L'aumento della media generale pel suindicato periodo del 1880 è stato quindi di L. 394.

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del mese di giugno 1880, dedotte le tasse erariali, ascese a L. 9938, cioè con diminuzione di L. 361 in confronto del giugno 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto giugno 1880 ascese a L. 49,360, cioè colla diminuzione di L. 3,954 sull'eguale periodo del 1879.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 30 settembre 1880.

In relazione al nostro numero del 6 ottobre p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 94, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 30 settembre scorso:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di settembre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione . . . . m.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta . . . . . . »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	6,282.50	5,941.20	12,223.70
Strozzo . . . . »	5,488.60	5,451.80	10,940.40
Escavazione completa e continua . . . . »	4,704.00	4,826.00	9,530.00
Muratura della vôlta »	6,659.00	6,398.60	13,057.60
Id. del piedritto Est »	4,709.00	5,182.20	9,891.20
Id. del piedritto Ov. »	4,959.00	4,871.20	9,830.20
Acquedotto ultimato »	4,616.00	4,684.00	9,300.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie	4,616.00	4,684.00	9,300.00
Galleria restante pel momento senza rivestimento . . . . »	»	»	»
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno . . . . . . N.	1,415	1,636	3,051
Id. massimo id. »	1,653	1,840	3,493
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio. (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	25,588,055	24,265,490	49,853,545

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 20 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di settembre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1880	Lavori eseguiti a tutto setteb.	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	863.352	531.660	62
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.289.403	920.870	75
Airolo-Biasca	45.838	1.673.879	1,296.020	77
Cadenazzo-Pino	16.200	299.432	200.720	67
Giubiasco-Lugano	25.952	518.100	324.530	63
Totale	158.712	4.644.166	3,323.800	72
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	49.799	29.360	59
Fluelen-Goeschenen	38.742	93.275	62.600	67
Airolo-Biasca	45.838	78.651	63.150	80
Cadenazzo-Pino	16.200	30.072	21.970	73
Giubiasco-Lugano	25.952	32.680	12.590	39
Totale	158.712	284.477	189.670	67

LINEE	Lunghezza comprese le teste (*)	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di settembre	p. 0/0	Situazione alla fine di settembre	p. 0/0	Situazione alla fine di settembre	Situazione alla fine di settembre
c) *Gallerie.*	metri	metri		metri		metri	metri
Immensee-Fluelen	5,473.90	5,474 (**)	100	3,321 (**)	61	2,016	1,768
Fluelen-Goeschenen	7,227.60	6,451 (**)	89	5,120	71	1,584	2,484
Airolo-Biasca	8,069.00	5,873 (**)	73	4,285 (**)	53	764	783
Giubiasco-Lugano	3,217.00	1,787	56	497	15	307	584
Totale	23,987.50	19,585.--	82	13,223.—	55	4,671	5,619

(*) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.

(**) Comprese le parti a cielo scoperto.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen. — Il tunnel di Rindelfluh è stato perforato da una parte all'altra il 16 settembre. Le gallerie di direzione di tutti i sotterranei di questa sezione sono ora terminate.

Fluelen-Göschenen. — Nel tunnel di Pfaffensprung, la roccia continua durissima, e presenta pochi tagli. All'imbocco superiore, il getto delle acque è di 3 litri al secondo.

Nei tunnel di Leggistein e di Wattingen, la roccia non è più così favorevole come prima. Nell'ultimo di questi sotterranei, avvenne un franamento della vôlta del tunnel, il 28 settembre, per una lunghezza di circa 15 m.

Due operaj furono uccisi, e 5 altri rimasero più o meno gravemente feriti, ed i lavori subirono un ritardo abbastanza notevole.

La vôlta delle gallerie di Marchlbach, d'Haggrigerbach e d'Eutschigthal (galleria inferiore) è stata terminata nel corso del mese.

Airolo-Biasca. — All'imbocco superiore dei tunnel di Freggio e di Piano-Tondo, i lavori della galleria furono interrotti di nuovo a più riprese per l'abbondanza delle acque. La mancanza d'aria compressa, o la sua debole tensione, ritardarono egualmente l'avanzamento dei tunnel di Freggio e di Travi.

Nel tunnel di Prato, un franamento, soppravvenuto l'8 settembre alla fronte di taglio, e dovuto alla natura della roccia (strati piccoli ed orizzontali), costò la vita a tre operaj. I lavori d'avanzamento furono interrotti sino al 13, e poscia ripresi a mano per non scuotere la roccia. Le macchine funzionano provvisoriamente nel cantiere di allargamento in calotta.

L'attacco Nord della galleria d'avanzamento del tunnel della Lume dovette esser abbandonato verso la metà del mese, a causa dell'affluenza delle acque.

Giubiasco-Lugano. — Nel corso del mese, si procedette alla verificazione del picchettaggio dell'asse dei sotterranei.

Nel tunnel del Ceneri, i lavori di strozzo furono ritardati da forti infiltrazioni d'acqua, e non hanno potuto ancora realizzare i voluti progressi. L'installazione di pompe ad aria compressa permetterà di lavorare d'ora innanz con maggiore regolarità.

FABBRICATI. — *Immensee-Fluelen.* — I fabbricati pei passeggeri ad Immensee e Steinen sono interamente innalzati; quello di Svitto è costrutto sino all'altezza del tetto, e quello di Sisikon sino all'altezza del 1° piano. Si lavora per le fondazioni di quello di Brunnen.

Quanto ai magazzini da merci, quello di Brunnen è terminato, quelli d'Immensee e Steinen sono all'altezza dello zoccolo, e quello di Svitto è cominciato.

Fluelen-Göschenen. — Il fabbricato per viaggiatori a Gurtnellen è sotto al tetto. Si continuarono i lavori di quelli di Altorf, d'Erstfeld e d'Amsteg, e cominciati gli escavi di quello di Fluelen.

Il magazzino da merci di Fluelen è terminato, nonchè 7 caselli da guardiani. Altri 2 sono costrutti sino allo zoccolo.

Airolo-Biasca. — I fabbricati per viaggiatori ad Ambri e Fiesso sono ambidue all'altezza del 1° piano. I tagliapietra lavorarono per quello di Lavorgo.

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di settembre risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	761	1,291	2,052
Fluelen-Goeschenen........ »	2,040	1,848	3,888
Airolo-Biasca.................. »	2,303	1,961	4,264
Cadenazzo-Pino.............. »	»	667	667
Giubiasco-Lugano.......... »	936	1,613	2,549
Totale N.	6,040	7,380	13,420

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di settembre su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE	Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	10,713,300	4,549,400	42
Fluelen-Goeschenen..... »	22,325,900	11,473,500	51
Airolo-Biasca............. »	23,886,700	10,988,400	46
Cadenazzo-Pino.......... »	2,338,900	843,000	36
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	1,683,000	22
Totale Fr.	67,063,600	29,537,300	44

LE FERROVIE FRANCESI

al 31 dicembre 1879

La Direzione generale delle Strade ferrate in Francia ha testè pubblicato la situazione delle Ferrovie francesi al 31 dicembre 1879. Togliamo da questo documento le seguenti informazioni:

A questa data, il totale delle linee d'interesse generale, che appartengono o che devono ritornare allo Stato, comprendeva uno sviluppo di 40,290 chilometri, dei quali: 22,999 aperti all'esercizio, 8763 in costruzione o da costruire, e 8528 non dichiarati di pubblica utilità. Sono comprese in queste cifre diverse linee industriali, quali quelle da Epinac a Velars, da Lyon alla Croix-Rousse, delle miniere di Reyran e da Veaux a Fréjus, la Ferrovia a scartamento ridotto di Seine-et-Marne, e, per metà, cioè per 25 chilom., la ferrovia sottomarina tra la Francia e l'Inghilterra.

Le ferrovie d'interesse locale, la cui lunghezza non figura nelle cifre sopra citate, rappresentano uno sviluppo totale di 3901 chilom., così ripartiti: 2161 in esercizio e 1740 in costruzione o da costruire.

Ecco ora, per ciascuna delle grandi Compagnie, la situazione alla data sopra indicata.

La Compagnia del Nord possiede 2,157 chil. di linee, tutte concesse. L'antica rete comprende 1361 chilometri, dei quali 1310 in esercizio, 30 in costruzione e 21 da costruire. La nuova rete si sviluppa su 796 chilom., di cui 654 in esercizio, 105 in costruzione e 37 da costruire. Queste cifre non comprendono i 169 chilom. della rete Nord-belga, e neppure i 313 di linee d'interesse locale appartenenti alla Compagnia o esercitati da essa.

Il totale delle linee concesse alla Compagnia dell'Est ammonta a 3150 chilom. L'antica rete si estende sopra 603 chilom. tutti in esercizio. La nuova rete comprende 2547 chilom., che si dividono come segue: 1992 in esercizio, 110 in costruzione, 429 da costruire e 16 accordati soltanto eventualmente.

I 3234 chilom. concessi alla Compagnia dell'Ovest comprendono: sull'antica rete 900 chilom. interamente in esercizio; sulla nuova rete 2334, dei quali 2055 in esercizio, 151 in costruzione e 128 da costruire.

La Compagnia d'Orleans conta 4359 chilom. concessi, non compresi 115 chilom. d'interesse locale da essa esercitati. L'antica rete, interamente esercitata, si compone di 2017 chilom.; la nuova comprende 2342 chilom. tutti in esercizio.

Le linee concesse alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo hanno una lunghezza totale di 7131 chil. L'antica rete comprende 5163 chilom., dei quali 4183 in esercizio, 546 in costruzione e 434 da costruire. I 1824 chil. della nuova rete si decompongono così; 1543 in esercizio, 164 in costruzione, 97 da costruire e 20 concessi soltanto eventualmente. La rete speciale dal Rodano al Moncenisio comprende 144 chilom. in esercizio.

La Compagnia del Mezzogiorno possiede 3002 chilom. concessi, cioè: 878 formanti l'antica rete, di cui 796 in esercizio, 42 in costruzione e 40 da costruire; 2124 chil. sulla nuova rete, di cui 1405 in esercizio, 407 in costruzione, 216 de costruire e 96 concessi eventualmente.

La Ferrovia della Cintura, che appartiene in comune alle Compagnie del Nord, dell'Est, d'Orleans e di Parigi-Lione-Mediterraneo conta 142 chilom., di cui 52 fanno parte di sezioni delle dette Compagnie.

La rete dello Stato comporta uno sviluppo di 2606 chilom., di cui 1638 in esercizio, 765 in costruzione e 203 da costruire.

Infine le linee non concesse, ma dichiarate di pubbl[illegible] utilità, formavano al 31 dicembre 1879 una lunghezza [illegible] 4322 chilom. Due sezioni soltanto della linea da Lér[illegible]ville a Sedan erano aperte all'esercizio; 1851 chilom[illegible] erano in costruzione, e ne rimanevano da costruire 22[illegible].

In Algeria la situazione delle Strade ferrate al 31 [illegible]cembre 1879 era la seguente:

Linee d'interesse generale chilom. 1056, di cui 870 [illegible] esercizio e 186 da costruire. Non sono compresi 220 ch[illegible] appartenenti alla Compagnia da Bona a Guelma e situa[illegible] sul territorio algerino.

Le linee d'interesse locale dall'Ovest algerino e da[illegible] Maison-Carrée al colle dei Beni-Aicha si sviluppano sopra 95 chilom., di cui 80 sono in esercizio e 15 concessi eventualmente.

Le linee industriali comprendono 244 chilom., dei quali 212 a scartamento ridotto: 202 sono in esercizio e 42 in costruzione.

Infine le linee classate nella rete complementare contano un estensione di 1638 chilometri.

In complesso, la rete ferroviaria algerina, comprese le linee di complemento, conta 3033 chilom., di cui 11[illegible] in esercizio, 42 in costruzione e 1839 da costruire.

Per completare le indicazioni relative alle ferrovie appartenenti alla Francia, ricordiamo che le Colonie n[illegible] saranno pur esse fra breve provvedute.

Nel Senegal si compierono gli studii e se ne stanno facendo per una lunghezza di 780 chilometri.

Nell'isola della Riunione venne progettata una linea a scartamento ridotto di 132 chilometri.

Infine è stato concesso ad una Compagnia inglese la costruzione e l'esercizio di una linea di 12 chilom. per congiungere la gettata dello Scalo di Pondichéry colle linee inglesi che raggiungono la riviera Gingy. Questi 12 chilom. furono aperti all'esercizio nel mese di ottobre dello scorso anno.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, sta studiando una modificazione da introdursi nell'attuale orario della linea Torino-Savona, affine di ottenere che un treno, in partenza nelle ore antimeridiane da Torino, possa trovare a Savona la coincidenza con quello proveniente da Genova per Ventimiglia e Nizza.

Ci consta che l'Amministrazione delle Ferrov[illegible] dell'Alta Italia ha compiuto testè lo studio di [illegible] nuovo sistema di riscaldamento delle vetture, [illegible] quale consiste nel sostituire l'immissione d[illegible] vapore a quella dell'acqua calda nelle cassett[illegible] scaldapiedi. Un primo esperimento verrà fatt[illegible] coi treni diretti che percorrono nei due sen[illegible]

la linea Modane-Venezia. Il riscaldamento verrà in tali treni esteso anche alla seconda classe.

Sappiamo inoltre essere intenzione del Ministero che, ove tale sistema dia buoni risultati, il riscaldamento delle vetture di 2ª classe abbia a farsi per tutti i treni dell'intiera rete.

><

Ieri mattina giungeva a Genova S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

Lo scopo di questa gita dell'on. Baccarini, come fu da più giorni annunziato, è quello di visitare i grandiosi lavori del porto e di discutere sul sito colle Autorità e coi rappresentanti del commercio e delle grandi industrie gl' importanti argomenti che tanto interessano quella cospicua città e provincia.

Il comm. Blumenthal, presidente del Consiglio, ed il Comm. Massa direttore dell'esercizio. delle ferrovie dell'Alta Italia si recarono pure a Genova, dietro invito dell'on. Ministro.

><

Dal Ministero dei lavori pubblici fu dato incarico di studiare il progetto definitivo della linea succursale a quella dei Giovi, all'ingegnere capo del Genio civile cav. Bonaudi, attuale Direttore tecnico per la ferrovia ligure e degli studii della linea da Parma a Spezia.

><

L'Ispettore del Genio civile e dell'esercizio delle strade ferrate comm. F. Biglia venne pregato dagli onorevoli Brioschi e Genala, relatori della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, di concretare in apposita relazione il progetto presentato dal prelodato ispettore alla Commissione d'inchiesta e da questa approvato all'unanimità, intorno alla opportunità di dare alle Società private la proprietà e l'esercizio delle ferrovie.

Ci consta che l'on. Biglia ha accettato di buon grado l'incarico affidatogli, e che ha di già posto mano al lavoro,il quale lo darà compiuto fra pochi giorni.

><

Qualche giornale ha pubblicato le nuove norme per ammissione ad impeghi nel ramo amministrativo delle Ferrovie dell'Alta Italia, recentemente emanate dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie stesse.

Affinchè da taluno non si possa credere che con la pubblicazione di dette norme siensi indetti gli esami di concorso pei posti di cui sopra, crediamo necessario di avvertire che a tale pubblicazione (nella quale, del resto, incorse qualche errore di stampa) deve far seguito prossimamente quella del programma di esami che si sta elaborando.

Questo avvertimento lo crediamo indispensabile, specialmente per far conoscere agli aspiranti ai posti suddetti che possono attendere che sia avvenuta la pubblicazione del programma, prima di presentare le loro domande.

><

All'asta definitiva che ebbe luogo il 5 del corr. mese presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la R. Prefettura di Macerata, per l'appalto del tronco da Matelica ad Albacina, della linea Macerata-Albacina, non venne presentata alcuna offerta di ribasso, perciò l'appalto stesso rimase definitivamente aggiudicato al sig. Conforti Arrigo, che già era deliberatario provvisorio. La somma d'appalto da L. 926.000 venne ridotta a L. 647,713.80, ossia diminuita del ribasso d'asta del 30.05 p. 0[0.

><

Il giorno 6 corr. ebbe luogo la prima asta per l'appalto del tronco da Novara a San Bernardino, della linea Novara-Varallo.

La migliore offerta di ribasso (il 21.47 p. 0[0) fu quella del sig. Nai Carlo, il quale venne dichiarato deliberatario provvisorio. La somma a base d'asta era di L. 244,640; e venne perciò ridotta a L. 192,115.79.

><

Sappiamo che dal Governo federale svizzero furono fatte sollecitazioni al nostro Governo, affinchè questi voglia sollecitare la comunicazione delle proprie osservazioni sul progetto di convenzione internazionale pei trasporti in ferrovia. Pare sia intendimento del Governo svizzero, prima dell'apertura delle conferenze, nelle quali si dovrà discutere il progetto predetto, di dar visione agli Stati interessati delle singole osservazioni fatte dalle diverse Amministrazioni, onde ciascun delegato sia in precedenza al corrente di quanto gli altri delegati dovranno sostenere e gli sia quindi più facile il prepararsi alla discussione.

><

Prossimamente si riunirà a Genova la Commissione nominata dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per studiare i risultati finora ottenuti dal *Block-system automatico*, avvisatore elettro-magnetico dei treni viaggianti, inventato dal prof. G. Cerradini, onde prevenire gli scontri dei treni. Gli studii della Commissione, la quale è composta dei signori comm. Boselli, ing. Kossuth e cav. Maroni, sono ordinati per poter decidere della opportunità di estendere le esperienze del sistema Cerradini, e giudicare del valore pratico del sistema stesso.

Alle esperienze interverrà anche l'Ispettore sig. comm. Biglia.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 1° al 6 novembre corrente.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione di un primo tratto, a partire dalla Stazione di Cuneo, della ferrovia Cuneo-Mondovì (escluso il materiale di armamento della via),

Un progetto per sostituzione di tavolati metallici a quelli in legno consunti, ad undici ponti a travate di ferro, lungo il tronco Roreto-Corigliano, della ferrovia Reggio-Taranto;

Un progetto per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Neto in contrada Gabella grande, lungo la strada nazionale Silana, da San Giovanni in Fiore a Cutro, in provincia di Catanzaro;

Un progetto per opere di consolidamento e per ristauro dei cammini di ronda nel fabbricato del Carcere giudiziario di Avellino;

Un progetto per costruzione di banca e sottobanca al froldo Gandazzolo nell'arginatura sinistra di Reno, in Comune di Baricella, provincia di Ferrara;

Un progetto per munimento del froldo e sperone delle chiaviche Borsone e per difesa del froldo Fiorentini nell'argine sinistro di Secchia, in Comune di San Benedetto Po, provincia di Mantova;

Un progetto per riparazioni in sette località delle arginature del Santerno nei Comuni di Imola, Bagnara e Lugo, in provincia di Ravenna.

Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

1° Sul progetto di manutenzione delle opere di difesa delle sponde destra e sinistra del Brenta, in provincia di Vicenza, poco inferiormente a Bassano, fino al confine della provincia di Padova;

2° Sul progetto dei lavori di rialzamento ed ingrossamento dell'argine golenale sulla sinistra del Po, tra Bocca di guardia e San Nicolò, in Borgoforte;

3° Sulla proposta di maggiore spesa occorrente pel compimento dei lavori del primo tronco della linea delle Caldare (ferrovie Calabro-Sicule);

4° Sulla spesa necessaria per le maggiori opere di consolidamento e di compimento del secondo tronco della predetta linea delle Caldare;

5° Sul progetto di appalto per la costruzione del primo tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, da Mestre a San Michele in Quarto. La lunghezza di questo tronco è di m. 15,000; la spesa totale, giusta la stima allegata al progetto, sarebbe presunta in L. 350,000; cioè per lavori da appaltare L. 243.500 e L. 106,500 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni e spese impreviste. Dal progetto di appalto è esclusa la provvista del ferro per l'armamento del tronco e del materiale fisso per le Stazioni;

6° Sulla costruzione del tronco di ferrovia da Ferrara ad Argento, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa è valutata complessivamente in lire 3,310,000 delle quali lire 2,860,000 costituirebbero la somma a base dell'asta, ed il rimanente dovrà restare a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni e per spese impreviste. La lunghezza del tronco è di metri 33,700.

LA FERROVIA PINEROLO-TORRE PELLICE.

La Società concessionaria della ferrovia da Torino a Pinerolo aveva fatto domanda al Governo onde ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio del prolungamento di detta linea fino a Torre Pellice, per la lunghezza di 16 chilometri all'incirca, nonchè dell'eventuale costruzione ed esercizio della diramazione Bricherasio-Barge.

Il Consiglio delle Strade ferrate, al quale era stata sottoposta per parere dal Ministero dei lavori pubblici la domanda della predetta Società, opinava in senso favorevole alla domanda stessa, a condizione però che venisse soppresso il sussidio chilometrico domandato dalla Società, che fosse modificata la data di scadenza della concessione, e che si dovesse abbreviare il termine dal quale il Governo acquistasse il diritto di riscatto della linea.

Accettate le premesse condizioni dalla Società concessionaria, fra questa ed il Ministero dei lavori pubblici concretavasi apposito schema di convenzione, il quale veniva sottoposto al Consiglio di Stato in un colla domanda di concessione della Società.

Però il Consiglio di Stato ha emesso sulla questione un parere totalmente sfavorevole.

Ha ritenuto quel Consesso che non sia in facoltà del Governo di approvare, come era proposto, per Decreto Reale la Convenzione suddetta, in quanto che nella medesima si trovavano concordate direttamente fra Governo e Società le condizioni di esercizio, il quale avendo dovuto essere assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, a quel Consiglio d'amministrazione soltanto spettava, a senso della legge 8 giugno 1878, l'iniziativa e la proposta di simili convenzioni, nell'interesse o tornaconto di quell'azienda, salvo ben inteso l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Inoltre il prelodato Consiglio ha considerato che lo Stato assumendo gli oneri di cui nella Convenzione in parola, si sarebbe addossato eventualmente un carico maggiore di quello che gli sarebbe stato attribuito colla legge del 29 luglio 1879, e ciò sia che le due linee venissero comprese fra i 1530 chilometri della 4ª categoria, di cui all'articolo 10 della legge predetta, sia che fossero considerate fra quelle indeterminate del successivo articolo 12.

Concludeva perciò il Consiglio di Stato col respingere la Convenzione sottopostagli, la quale, a suo parere, senza l'intervento di uno speciale atto del Parlamento che la autorizzasse, costituiva un'offesa alla legge del 29 luglio predetto.

Nel frattempo la Banca di Pinerolo presentava all'approvazione del Governo la domanda di concessione della linea Pinerolo-Torre Pellice, alla condizione che le venisse accordato il sussidio di L. 1000 al chilometro per 35 anni, come è consentito dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475, obbligandosi di esercitare la linea a totale suo rischio e pericolo.

Siccome col progetto della Banca di Pinerolo si stabiliva la sede del binario su parte della strada provinciale, dopo il rifiuto della Società concessionaria della Torino-Pinerolo di usare del diritto di preferenza accordatole per legge pel proseguimento della propria linea fino a Torre Pellice, il progetto della Banca veniva trasmesso per le sue decisioni alla Deputazione provinciale di Torino, la quale con sua recente deliberazione non consentiva all'occupazione della strada provinciale, e rifiutava il contributo che le sarebbe spettato sul sussidio chiesto dalla Banca di Pinerolo.

Sappiamo ora che tanto la Società concessionaria della Torino-Pinerolo quanto la Banca di Pinerolo lavorano per concretare altre proposte che non possano sollevare obbiezioni, affine di accappararsi la concessione della linea fino a Torre Pellice.

Non facciamo voti per l'uno piuttosto che per l'altro dei pretendenti; ci auguriamo solo che le cose si facciano presto e che il vincitore incominci tosto l'esecuzione dei lavori.

Il prolungamento della ferrovia di Pinerolo fino a Torre Pellice è per le popolazioni interessate un desiderio di moltissimi anni, che speravano di vedere realizzato fino dal 1867, epoca nella quale la linea in questione venne concessa all'ingegnere Langer.

Sono note le peripezie alle quali andò soggetta quella concessione, e come, dopo inutili tentativi del Governo per richiamare il concessionario all'adempimento dei proprii obblighi, si sia dovuto procedere alla confisca della cauzione prestata dal concessionario e all'appalto, senza risultato positivo, della concessione della linea.

Speriamo che quanto è successo in addietro non abbia a verificarsi per l'avvenire, e che il nuovo concessionario, meglio del predecessore, immedesimato delle obbligazioni che sarà per assumere, vorrà ben presto ridurre in fatto, quello che per tanti anni non è stato che un desiderio.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane prese le seguenti deliberazioni nella sua seduta del 4 novembre corrente:

Il Direttore dell'esercizio diede comunicazione alla Presidenza di nuove cause incoate da detentori di obbligazioni, nonchè del risultato delle trattative col Delegato governativo agli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili circa l'ordinazione di materiale a quegli stabilimenti, la quale ordinazione venne dal Consiglio approvata;

Il Consiglio poi approvò i bilanci del 1880 e 1881;

Ordinò che venga modificato l'attuale regolamento per nuove ammissioni di personale nell'amministrazione sociale, in conformità delle proposte presentate al Consiglio e formulate da apposita Commissione;

Approvò la spesa di L. 5,600 per lavori di rinforzo alla copertura del magazzino merci nella stazione di Siena;

Autorizzò altra spesa di lire 11,000 occorrente per procedere all'apertura di una cava di pietra a Santa Severa, onde utilizzarne i materiali nella costruzione dei muri a secco sulla linea da Roma al Chiarone;

Approvò l'esecuzione di lavori di secondaria importanza da imputarsi al bilancio delle costruzioni;

Autorizzò l'apertura di una cava di pietra presso la cantoniera del Colecchio occorrente pel servizio del mantenimento e l'impianto di una nuova stazione al chilometro 173 della linea Maremmana;

Autorizzò lo stanziamento di lire 11,000 per far luogo alla costruzione di latrine nella stazione di Civitavecchia;

Approvò la maggiore spesa di L. 31,200 per opere di consolidamento da eseguirsi in aggiunta a quelle già approvate pei lavori alla frana detta della Castagna al chilometro 189 della linea Foligno-Falconara;

Approvò alcuni provvedimenti relativi al personale;

Approvò la proposta della Direzione dell'esercizio per procedere all'acquisto di 500 carri da merci e di 30 bagagliai;

Approvò anche un'altra proposta della Direzione predetta per l'acquisto di materiali d'armamento occorrenti al servizio pel 1881, cioè tonnellate 11,000 ruotaie d'acciaio, tonn. 705,500 di compresse d'acciaio, tonn. 414 di piastrini, tonn. 134 di chiavarde, tonn. 331 di ramponi, n. 100,000 traverse, n. 125 mute di legnami per deviatoi.

Approvò finalmente l'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, come rame in verghe e in piastre, stagno in pani, spilli e dadi di ferro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Costruzioni ferroviarie. — La settimana scorsa si è riunita in Roma la Commissione incaricata dell'esame delle modificazioni alla legge sulle costruzioni ferroviarie.

Si deliberò di far stampare le proposte modificazioni intorno alla parte finanziaria del progetto, per darne comunicazione anche ai commissari assenti.

Formulati altri quesiti da rivolgere ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, la Commissione deliberava di riunirsi nuovamente il giorno 14.

— A rettifica della notizia riferita nel precedente numero dal *Diritto*, riportiamo pure dal *Diritto* la seguente:

Non sussiste la notizia che l'onor. Ministro dei lavori pubblici abbia disposto nuovi studi per alcuni tracciati ferroviari controversi, fra cui la Terni-Aquila-Rieti.

La succursale dei Giovi. — Leggiamo nel *Caffaro* d'ieri:

« Un egregio amico nostro, deputato al Parlamento, ci scrive quanto segue intorno alla succursale dei Giovi:

« La commissione tecnica nominata dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici per esaminare i vari progetti per la succursale dei Giovi, ha ultimato il primo stadio dei suoi lavori. Essa era presieduta dal comm. Valsecchi, direttore generale delle strade ferrate, e ne sostenne le funzioni di relatore il comm. Schioppo, che studiò ed esaminò con quello zelo e quella competenza che in lui tutti riconoscono, i numerosi progetti presentati.

« La commissione ha eliminato tutti i progetti, all'infuori dei due che, secondo essa, rivestono i necessari requisiti per rispondere al concetto della succursale nell'interesse dello Stato, e di Genova in particolare; quello per il Bisagno e l'altro per la Valle Stura.

« Del resto martedì prossimo sarà in Genova l'on. Baccarini e vi si fermerà tre giorni per esaminare di presenza non solo la quistione della succursale, ma eziandio quella della stazione marittima e studiare il modo per far ragione alle lagnanze del vostro commercio intorno al servizio ferroviario ».

Materiale ferroviario. — I giornali di Roma annunziano che l'on. ministro Baccarini presenterà alla Camera un disegno di legge, chiedente, per provvedere al materiale mobile delle ferrovie, una anticipazione di quaranta milioni su quelli deliberati dalla legge sulle ferrovie.

Ferrovia Colico-Sondrio. — Dalla Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici è stato pubblicato l'avviso d'asta pel 26 corrente, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Sondrio, compreso fra Colico e Morbegno in provincia di Sondrio, della lunghezza di metri 17,000, — escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche e la provvista del materiale metallico per l'armamento, — per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di lire 670,000.

Ferrovia Vercelli-Mortara-Broni. — La Direzione generale delle Strade Ferrate al Ministero dei lavori pubblici ha pubblicato l'avviso d'asta, che avrà luogo il 27 corrente, presso il Ministero stesso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Mortara e Bobbio, in provincia di Pavia, della lunghezza di metri 11,735, escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi, per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di lire 573,000.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tratto della ferrovia Viterbo-Attigliano è stato provvisoriamente deliberato con un ribasso del 28.25 per cento sulla somma di stima che ascendeva a L. 198,448.30.

C'è tempo fino al mezzodì del 15 corrente per presentare le offerte di un ulteriore ribasso.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici approvò il progetto redatto dal cav. Delfino, ingegnere-capo del Genio civile, per il ponte in muratura sul torrente Gesso, a valle di quello provinciale, e per il totale ampliamento della attuale stazione ferroviaria, in modo che possa servire alle linee Cuneo-Torino, Cuneo-Mondovì e Cuneo-Ventimiglia.

Ferrovia Parma-Spezia. — Il Ministero dei lavori pubblici si è rivolto alle autorità amministrative di Parma eccitandole a completare l'espropriazione per la linea Parma-Spezia, affinchè non sieno sollevate difficoltà e pretese dagli impresarii per i ritardi nella consegna dei terreni.

Ferrovia economica Perugia-Umbertide. — Sono stati sottoposti all'esame ed all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici gli studii per la costruzione di una ferrovia economica da Perugia a Umbertide, ove si congiungerebbe coll'altra linea di ferrovia parimenti economica, già stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che congiungerebbe Arezzo a Fossato.

Ferrovia economica Schio-Piovene-Arsiero — Nella settimana scorsa dietro invito del Sindaco di Schio si è tenuta a Piovene un'adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessati e dei principali personaggi del Circondario e della Provincia, i quali, dopo breve discussione, addivennero unanimi alla nomina di un Comitato promotore per una ferrovia economica da Schio a Piovene ed Arsiero.

Ferrovia Santarcangelo-Fabriano. — Gli studii della ferrovia Santarcangelo-Fabriano, fatti per cura della Provincia di Pesaro e Urbino, ed affidati alla direzione del solerte ing. Emilio Olivieri, sono stati ultimati.

Il tracciato della linea, che ha un percorso di chilometri 118 + 320 è bellissimo, se si considera che essa corre continuamente fra monti e burroni. Si stacca dalla Stazione di Fabriano, e tocca i principali paesi della parte alta delle Provincie di Ancona e di Pesaro-Urbino (Sassoferrato, Frontone, Pergola, da cui passa distante circa chil. 6 1/2, Cagli, Urbania e Urbino); e passando per l'Onferno, Castelnuovo, Madonna del piano, Montescudo, Ospedaletto, S. Aquilina e Vergiano, attraversa il Marecchia di contro S. Giustina, e mette capo alla ferrovia Bologna-Ancona, ad un chilometro dalla Stazione di Santarcangelo. Le pendenze della linea non superano il 20 per mille, se si eccettua un tratto sopra Montescudo che ha il 22 per mille; delle curve, poche hanno il raggio di m. 250; la maggior parte lo hanno di m. 300. Le gallerie sono 14 ed hanno una lunghezza complessiva di metri 12,400; il che per una strada tutta di montagna, e che ha un percorso di più che chilom. 118, non è molto. La linea, che è a scartamento ordinario, man mano si alza da Santarcangelo, e raggiunge in alcuni punti più di 400 m. d'altezza sul livello del mare, e ciò avviene presso Cagli, dove si è dovuto fare un regresso per dare sufficiente sviluppo alla linea, e scendere verso Pergola, con pendenze non maggiori del 20 per mille. Non molti sono i viadotti, dei quali però alcuni raggiungono la considerevole altezza di m. 36. In lunghezza nessuno arriva a 200 m. di luce. Una fra le più importanti opere d'arte è il ponte sul Marecchia, che ha 11 archi, avente ognuno 15 m. di corda. Molti sono i ponticelli e i tombini, e non pochi i muri di sostegno e di rivestimento. Non troppo considerevoli sono gli sterzi e i rinterzi, se si eccettua qualche tratto dove di necessità conveniva far passare la linea. I caselli da guardiano, le fermate e le staziomi saranno fatte colla massima economia, racchiudendo questi edifizi tanto spazio che basti all'uso a cui sono destinati.

Il costo totale della ferrovia, secondo la perizia presentata dall'ing. Olivieri, sarebbe di L. 26,293,886, non compreso il materiale mobile. *(Giornale dei L. P.)*

Ferrovia Settimo-Rivarolo. — Il 30 corr. presso il notaio Torretta in Torino sarà proceduto alla vendita ai pubblici incanti della ferrovia da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese e della relativa concessione, nonchè di altri stabili caduti tutti nel fallimento del cav. Carlo Dionigi o Davide Reinfeld.

La ferrovia è a scartamento ordinario, e della lunghezza di circa 23 chilometri; parte da Settimo Torinese, traversa i territorii di Volpiano, San Benigno, Bosconero, Feletto, e fa capo a Rivarolo Canavese, centro manifatturiero della valle dell'Orco e dei paesi del Canavese.

La concessione governativa venne data per 99 anni con Legge 24 maggio 1863 per l'ippoferrovia da Settimo a Rivarolo, e con decreto ministeriale 10 maggio 1876 venne autorizzata la trasformazione dell'ippoferrovia in ferrovia ordinaria.

La concessione venne data a partire dal giorno dell'apertura dell'intiera linea all'esercizio, ciò che ebbe luogo nel giugno 1866, cosicchè la durata di tale concessione è ancora di anni ottantaquattro circa.

La ferrovia ha stazioni a Settimo, Volpiano, San Benigno, Bosconero e Rivarolo.

La vendita si fa a corpo e non a misura, e l'asta sarà aperta sul prezzo di L. 600,000.

Gli altri stabili che fanno pure parte dell'asta sono:

il fabbricato della vecchia Stazione di S. Benigno pel prezzo di L. 1500,

e tre appezzamenti di terreno pel prezzo, in complesso, di L 5750.

Tramway Ivrea-Santhià. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 25 ottobre, ha preso atto della domanda, regolarmente documentata, del signor avv. Giulio Giacomo Levi per concessione di un *tramway* a vapore sulla strada provinciale tra Ivrèa e Santhià, mandando all'Ufficio tecnico provinciale di compilare il relativo capitolato speciale.

Tramvia Cuneo-Carrù. — Il 5 corr., ebbe luogo in Cuneo una riunione di Sindaci per la costruzione di una tramvia da Cuneo a Carrù.

Unanimi furono nello accettare in massima il progetto presentato dal sig. Berrier Delaleu, e si deliberò che il tracciato andasse fino alla Stazione di Carrù, a vece che all'abitato di questa città, per il qual nuovo tracciato offrirebbero al sig. Berrier equo compenso per le ingenti spese di tronchi nuovi di strada da farsi.

A studiare e decidere sul progetto che presenterebbe in questo senso il sig. Berrier Delaleu venne nominata, seduta stante, una Commissione composta del comm. Ranco, deputato al Parlamento, comm. Allione, sindaco di Cuneo, e cav. Reineri, sindaco di Carrù.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Monteceneri. — Il progresso dei lavori durante lo scorso mese di ottobre alla galleria del Monteceneri fu il seguente:

Lunghezza del tunnel metri 1673:

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme	Totale	Per cento
Galleria d'asse	41	28	69	925	55 0[0
Allargamento in calotta . . .	44	9	53	477	29 0[0
Strozzo	47	28	75	267	17 0[0
Piedritti. . . .	31	18	49	160	—
Vôlta.	—	—	—	207	—

L'esiguo progresso ottenuto nella galleria d'asse e nello strozzo all'imbocco Nord è dovuto alla rottura degli stantufi dei compressori di Quartino, in causa della quale la perforazione meccanica e l'esaurimento d'acqua, che nel secondo attacco dello strozzo si eseguiva mediante l'aria compressa, rimasero sospesi per circa otto giorni. Ora si lavora con un solo compressore in attesa dell'arrivo del secondo stantufo che dovrebb'essere imminente.

Questo incidente allontanerà di qualche altro giorno di più il traforo, ma si spera ancora di poterlo festeggiare nel prossimo mese di maggio.

Dei cinque feriti nell'ultimo infortunio due sono guariti e lo stato degli altri tre sembra sensibilmente migliorato.

Ferrovia del Gottardo. — La *Nuova Gazzetta d. Zurigo* ha un comunicato della direzione del Gottardo contenente le seguenti indicazioni ed osservazioni a proposito del processo che le è intentato dall'Impresa del gran tunnel. E' noto che nel mese di agosto di quest'anno, il sig. avvocato Rambert depose al Tribunale federale una domanda tendente: 1°. a che la Compagnia del Gottardo sia obbligata a tener conto all'Impresa del tunnel del tempo che venne da questa perduto nella costruzione, in conseguenza di circostanze materiali enunciate dalla parte domandante; — 2°. a che il tempo perduto sia valutato a 780 giorni, il Tribunale potendo però diminuire questa cifra.

La Compagnia fece in proposito le seguenti osservazioni:

Dapprima l'Impresa del tunnel non afferma per nulla di aver bisogno di 780 giorni per compire il tunnel; al contrario, nel suo rapporto ai suoi commandatari, al principio del 1880, riproduce un preavviso del suo esperto, sig. Pillichody, il quale prevede il compimento per il 30 aprile 1881.

In seconda linea, la Direzione del Gottardo non ha, finora, per nulla pensato a rifiutare questo termine, o a metterla, secondo l'articolo relativo della convenzione, fuori d'accordo ed a far terminare il tunnel in regia o da terzi, a spese dell'Impresa. Nel mese di maggio di quest'anno, la Compagnia ha semplicemente dichiarato che non si considerava come obbligata a prolungare il termine previsto dalla convenzione e che, riservando tutti i suoi diritti, non voleva pronunciarsi ancora sulla quistione di sapere se farebbe uso o meno delle deduzioni previste all'art. 7 della convenzione.

L'Impresa Favre non si tenne sicura di questa risposta. Non si tratta per essa, in questo nuovo processo, di ottenere il tempo necessario per il compimento del tunnel, giacchè in fatto gli è accordato. Essa vuol sapere fin da ora se dovrà sottostare più tardi alle deduzioni che, conformemente alla convenzione, sarebbero fatte sui prezzi convenuti, e fors'anche se non sia in diritto al contrario di riclamare i premii di anticipato compimento.

Il reclamo dell'Impresa invoca i seguenti principali argomenti:

La verifica dell'asse del tunnel, operazione da cui dipendeva essenzialmente il successo dell'impresa e che, secondo la convenzione, non doveva essere eseguita dall'impresa Favre, ma dagli ingegneri della Compagnia, occasionò una sospensione di lavoro di 29 giorni e 6 ore per l'intero tunnel, di cui dev'essere tenuto calcolo all'Impresa.

La Compagnia doveva determinare i tipi delle volte. Queste determinazioni rimasero frequentemente in ritardo, e dovettero essere modificate nel corso dei lavori; l'Impresa venne arrestata e turbata nell'andamento normale dei lavori da ordini inesatti e contrordini della Direzione.

Per la ricostruzione della muratura diventata necessaria dalla parte nord sopra un vasto tratto, bisognò scegliersi un procedimento speciale di lavori che esigette molto tempo; la Compagnia dev'essere risponsabile del ritardo (calcolato a 200 giorni) occasionato da questo fatto; dalla parte sud, una cattiva sezione di terreno produsse un analogo ritardo.

Inoltre l'Impresa fu incagliata dalla tardiva consegna dei piani per l'allacciamento del tunnel ad Airolo e dai due portali della galleria, la Compagnia non essendosi neppur essa uniformata alle prescrizioni circa la consegna delle traversine e delle guide.

Finalmente, a questi ritardi, imputabili in gran parte alla Compagnia, s'aggiungano dei casi di forza maggiore (natura della roccia cattiva su parecchi punti del tunnel, mancanza d'acqua della Tremola, l'incendio di Airolo), la lunga crisi finanziaria della Compagnia e la temperatura straordinariamente elevata all'interno del tunnel, che difficoltò il reclutamento degli operai, a causa dei timori sparsi sul loro stato sanitario.

Queste diverse interruzioni e perturbazioni nell'andamento dei lavori, calcolati per giorni ed ore addizionali, rappresentano la somma di 780 giorni articolati dall' Impresa del tunnel.

La Compagnia del Gottardo, da parte sua, contesta su parecchi punti l'esattezza di questi dati, e declina ogni risponsabilità per i fatti che l'Impresa del tunnel qualifica di casi di forza maggiore. La Compagnia ha già spedita la sua risposta al Tribunale federale. E' il sig. avv. J. Winkler di Lucerna quegli designato per rappresentarla in quest'occasione.

— La *Grenzpost* constata che in questo mese sono giunte abbondanti risorse finanziarie all'Amministrazione della linea del Gottardo. I sussidii da fornirsi dagli Stati sovvenzionanti per l'8°. anno di costruzione (1879-1880) si elevano a fr. 21,066,198 e sono scaduti il 1° novembre.

Finora sono giunti dall'Italia (sulla sua parte di franchi 9,523,984,25) 500 quintali metrici di argento, chiusi in barili di ferro in ragione di fr. 40,000 per barile e spediti in parecchi vagoni di strada ferrata.

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Svizzera del Commercio* riassume nel seguente modo i prodotti totali delle differenti Compagnie di strade ferrate negli ultimi cinque anni, pei primi nove mesi, cioè da gennaio alla fine di settembre:

Nel 1876	fr.	41,752,879
» 1877	»	40,883,827
» 1878	»	39,699,378
» 1879	»	40,538,690
» 1880	»	41,655,164

Come si vede, col 1880, le ferrovie non hanno ancora raggiunto il prodotto totale del 1876, quantunque oggi si abbiano 501 chil. di più in esercizio; di maniera che, tenendo conto di questo aumento di rete, il 1880 dovrebbe, pei primi nove mesi, accusare un prodotto di quasi 52 milioni di franchi.

I prodotti chilometrici, per gli stessi nove mesi, furono:

Nel 1876	di fr.	20,300
» 1877	» »	17,130
» 1878	» »	15,661
» 1879	» »	15,809
» 1880	» »	16,282

L'aumento dei prodotti del 1880, in confronto del 1879, dovrebbe continuare nella stessa proporzione per tredici anni ancora, affine di giungere al livello del prodotto chilometrico che aveva dato le ferrovie svizzere nel 1876.

Ferrovie francesi. — Il 1°. corr. la Società delle ferrovie del Nord ha aperto all'esercizio la sezione della linea da Douai al confine verso Tournai, compresa tra Douai e Orchies. La lunghezza di questa sezione è di 20,532 metri.

Ferrovie belghe. — Dall'on. Sainctelette, ministro dei lavori pubblici del Belgio, abbiamo ricevuto il Resoconto delle operazioni delle strade ferrate dello Stato belga per l'anno 1879, dal medesimo Ministro presentato alle Camere legislative.

È un grosso volume corredato di numerosissimi quadri statistici e da carte geografiche, dimostranti dettagliatamente il risultato della gestione di detto anno, nonchè l'organizzazione e la situazione dei singoli servizii. Fa parte pure del volume un resoconto delle operazioni delle Poste, dei Telegrafi e della Marina durante lo stesso esercizio.

Siamo grati all'on. Ministro belga per l'invio fattoci di un sì interessante elaborato, il quale ci fornirà oggetto di studii, e di confronti per le nostre pubblicazioni.

Tariffe ferroviarie. — La Società meridionale austriaca ha con sollecitudine elaborato delle nuove tariffe speciali in servizio cumulativo fra Trieste e la Germania, le quali sono già state rimesse alle ferrovie cointeressate per l'approvazione. Tali tariffe hanno lo scopo di favorire il commercio di Trieste.

Ferrovie di Tunisi. — Scrivono da Tunisi all'*Avvenire di Sardegna* che il Governo del bey ha rifiutato alla Società Rubattino la concessione di estendere la linea ferroviaria dalla Goletta ad Ariana. Sebbene questa sia lontanissima dalla linea della Società Bona-Guelma, pure affermasi che il primo ministro abbia promesso a quest'ultima la concessione negata alla Società italiana.

Tunnel o ferrovia tra la Francia e l'Inghilterra — Il pozzo forato dalla Società degli studii del tunnel sotto marino tra la Francia e l'Inghilterra è giunto allo strato in cui proponesi di aprire il tunnel.

Le difficoltà risultanti dall'intrusione delle acque, che sono state abbondantissime nella traversata dello strato superiore, furono vinte, e si lavora attualmente in una roccia perfettamente secca.

La Compagnia degli studii forerà un secondo pozzo per far discendere tutto il materiale necessario alla peforazione ed alla estrazione delle materie.

Frattando che continuano gli studii del tunnel sottomarino, si ritorna all'idea di una ferrovia a cielo aperto. Si contruirebbe un ponte immenso sopra pile gigantesche, di un'altezza da permettere alle navi di passare sotto il ponte.

La ferrovia dell'Eufrate. — Il *Temps* ha per dispaccio da Londra, 2 corrente:

« Si fanno grandi sforzi per indurre il governo inglese ad intraprendere la costruzione progettata della ferrovia della valle dell'Eufrate.

« So da buona fonte che due membri del gabinetto sono disposti a favorire questa intrapresa. Ma il signor Gladstone, il quale comincia ad essere spaventato delle complicazioni attuali e che teme di crearne di nuove, sembra deciso a lasciar fare l'iniziativa privata, senza che c'entri la garanzia del Governo ».

— Da un'altro giornale, togliamo sullo stesso argomento, le seguenti osservazioni:

La valigia inglese delle Indie s'imbarcava una volta a Marsiglia per Alessandria. Ora passa per il Moncenisio, traversa l'Italia e si imbarca a Brindisi per l'Eufrate, guadagnando due giorni in questo nuovo tragitto. Ma passando sia per Brindisi, sia per Marsiglia, bisogna affrontare i rischi d'una lunga traversata. La terra è più sicura dell'acqua e i treni ferroviarii sono più regolari delle navi. Andando per il Belgio, la Germania, l'Austria, la Turchia, si dovrebbero traversare solo alcuni stretti. Da questa considerazione è nata l'idea della ferrovia dell'Eufrate. Non più mare Rosso, non più il canale di Suez, ma le pianure e gli altipiani dell'Asia. Non rimarrebbe il golfo Persico? No, perchè si prolungherebbe la ferrovia sino al centro dell'India. La ferrovia dell'Eufrate, proposta nel 1866 dal capitano Tyler, è di nuovo discussa: il Parlamento inglese se ne occupa. Il signor Gladstone s'opporrà, o no, all'esecuzione di essa? Prima, o poi, sarà fatta.

Non la sola valigia delle Indie, ma anche i treni di piacere andranno da Londra per Calais a Calcutta. Il coltellinaio di Manchester, desideroso di raccogliere frammenti di dei indiani; il notaio di Parigi che avesse voglia di cacciar la tigre, monteranno in vagone. In minor tempo che non bisognasse, sotto Luigi XIV, per andare da Dunkerque a Perpignano, traverseranno quel che fu l'Impero romano, e quel che fu l'Impero di Alessandro. Il loro sguardo si perderà negli orizzonti illimitati della Tartaria; sopra di essi s'ergeranno le cime dell'Imalaia coperte di neve eterna; le belve della *jungle* guarderanno passare il treno — Qui fu babilonia. — Ispahan, dieci minuti di fermata! — A Delhi un cantoniere, col braccio destro teso, terrà una banderuola.

Chi ha detto, dunque, che la poesia fosse morta, e che le ferrovie l'avessero uccisa?

Notizie Diverse

Agro Romano. — Nel prossimo dicembre scade il termine assegnato al governo per presentare la legge sul riparto della spesa necessaria per le opere di bonificamento dell'Agro Romano. Non sarà discaro ai lettori avere qualche notizia sullo stato dei lavori preparatori al bonificamento, che l'*Opinione* ha spigolato dal resoconto del prefetto di Roma al Consiglio provinciale.

Costituitosi nel marzo 1879 l'ufficio speciale destinato a codesta opera, si inviarono gli studi di campagna sulle località bonificabili della plaga littoranea, ove è il Delta del Tevere, e questi lavori sospesi nella stagione estiva furono poi ripresi nel novembre 1879 e continuati fino all'aprile decorso.

Per tal guisa di solo reticolato allimetrico, o piano quotato, eseguito con gravi difficoltà tra macchie, boscaglie, paludi e stagni si è avuto il rilievo di poco meno che 12,900 ettari di estensione. In corrispondenza con questi lavori di campagna si attese allo studio *di tavolino* dei relativi progetti, dei quali sono in pronto e prossimi ad essere rassegnati al Ministero i seguenti:

1° Un progetto di legge di bonificamento della contrada Ostiense dell'importo di circa un milione;

2° Un progetto di bonificamento delle contrade di Porto Maccarese e di Camposabino dello importo di lire un milione e duecentomila lire;

3° Un progetto di bonificamento dell'Isola Sacra dell'importo di lire 30 mila;

4° Un progetto di bonificamento della Valle di Baccano per lire 26 mila;

5° Un progetto di bonificamento del Padule di Stracciacoppa per lire trentacinquemila;

6° Un progetto di bonificamento delle terre emerse dal già lago di Pantano per lire ventisettemila;

7° Un progetto di bonificamento del lago dei Tartari per lire novemila;

8° Un progetto di sistemazione della valle dell'Almone per lire novantamila.

Con siffatti progetti sarà esaurito lo studio di quella massa di opere di 1ª categoria con le quali si potrà dar luogo alla presentazione del progetto di legge che deve essere prodotto dal governo entro il prossimo dicembre.

Però nella relazione dalla quale abbiamo tolto queste notizie si riconosce che il miglioramento dell'aria in Roma, oltrechè a questa bonificazione delle terre circostanti, si deve domandare a due altri elementi. Allo stabilimento di una coltivazione intensa nei ditorni della città. Al bonificamento del sottosuolo di Roma. In quanto a questo si può provvedere coi lavori del Tevere e con quelli delle fognature. In quanto all'altro? Basteranno i frati delle Tre Fontane?

Poste e telegrafi — Leggesi nel *Diritto* del 5 corr.: L'on. ministro Baccarini ha pronto un progetto per la riforma postale, nel quale è compresa la proposta per la riduzione della tariffa interna. Questa riduzione è attesa da gran tempo, non essendo più compatibile che si paghino 20 centesimi per una lettera all'interno del regno, mentre oramai se ne pagano 25 per una lettera inviata in America. — Altri giornali aggiungono che la tassa sarebbe ridotta a 15 centesimi.

Un altro progetto sarà presentato dallo stesso on. ministro Baccarini, di accordo coi suoi colleghi dell' interno e di grazia e giustizia, ed è quello riguardante il servizio telegrafico.

Telegrafo fra Tunisi e la Sicilia. — Leggesi nell'*Opinione* del 7 corr:

Da più anni il nostro ceto commerciale e la numerosa colonia italiana di Tunisi domandano insistentemente una comunicazione telegrafica diretta tra la costa africana e l'Italia.

Per ora i dispacci italiani vanno a Marsiglia, quindi in Algeri, di là a Bona per filo francese, e da Bona a Tunisi per filo inglese. Senza contare la perdita di tempo e la dipendenza da due amministrazioni straniere, il nostro commercio ha lo svantaggio notevole di dover pagare un telegramma semplice circa sette lire.

Altra volta fu fatta la proposta di collocare un filo sottomarino fra la Reggenza e la Sicilia, e ottenuta una formale promessa dal Bey. Ma s'infrappose la Francia e le pratiche giunte a buon punto andarono a monte.

Oggi sappiamo che sono state riprese le trattative fra il nostro governo e quello della Reggenza sotto migliori auspicii, perchè sebbene anche oggi il console francese Roustan si adoperi onde non sieno esaudite le legittime domande dell'Italia, esso non ha più l'appoggio del console inglese che invece favorisce l'opera del nostro console Macciò.

Porto di Salerno. — E stato spedito al Ministero dei lavori pubblici il progetto di esecuzione dei lavori di ampliamento e sistemazione del porto suddetto per l'importare complessivo di 2 milioni e 500 mila lire. L'opera sarà eseguita in 5 anni.

Ufficii telegrafici. — Il 24 ottobre p. p., in Borgomanero (prov. di Novara), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 26 venne attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Pesaro.

— Il giorno 1° corr è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella stazione ferroviaria di Nera Montoro, provincia di Perugia; ed il giorno 2 è stato attivato un servizio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati con orario limitato di giorno, in Santo Stefano del Comelio, provincia di Belluno.

Vaglia postali per le Indie. — Il limite massimo dei vaglia postali da e per le Indie orientali inglesi è stato elevato a 20 lire sterline, pari a 504 lire italiane in oro, al ragguaglio di L. 25.20 ogni lira sterlina.

Rimboscamento dei terreni incolti. — La *Nazione* ha le seguenti informazioni:

Al Consiglio forestale furono non ha guari dal Ministero di agricoltura e commercio presentati i seguenti quesiti:

1. Se ed in quali proporzioni deve il Ministero concorrere pel rimboscamento dei terreni incolti dei Comuni soggetti alla legge 4 luglio 1874;

2. Se e quale forma deve assumere il concorso del Ministero nei rimboscamenti dei terreni privati;

3. Se e quale forma deve assumere il concorso del Ministero nei rimboscamenti dei terreni dei corpi morali (inclusi i Comuni).

Il Consiglio ha emanato in proposito le seguenti risoluzioni:

Visto l'articolo 1 della legge 4 luglio 1874, n. 2011, pei beni patrimoniali incolti dei Comuni;

Visto l'articolo 18 della legge forestale 20 giugno 1877, n. 3917;

Visto la circolare 26 ottobre 1878, n. 229, e l'art. 331 del *Bollettino officiale*, volume 4°;

Considerando che l'imboschimento deve, in esecuzione delle disposizioni suaccennate, limitarsi a soli terreni per loro natura incolti, o che fossero cespugliati, o scarsamente popolati di piante boschive in causa d' inconsulti tagli, coltura agraria ed abusivo pascolo, i quali si trovassero sottoposti al vincolo forestale;

Considerando che sebbene i Comuni, per l'art. 1 della sopra mentovata legge 4 luglio 1874, sieno essi obbligati di ridurre a bosco, ovvero di alienare con tale condizione i terreni incolti di loro proprietà patrimoniale, pure è opportuno che il Governo cooperi per conseguire lo scopo che la legge stessa si è proposto nell' interesse generale dello Stato;

Ha opinato all'unanimità:

1. Che trattandosi di terreni incolti di proprietà patrimoniale dei Comuni o di altro qualsiasi corpo morale, i quali trovinsi sottoposti al vincolo forestale, il concorso pecuniario del Ministero per l'imboscamento possa essere portato a 2/5 della spesa, ben inteso però che in caso di vendita del terreno a privato proprietario abbia a cessare il concorso pecuniario del Ministero;

2. Che trattandosi di terreni incolti di proprietà privata, il concorso del Ministero abbia a limitarsi alla somministrazione gratuita di semi e piante occorrevoli a norma del progetto, ed all'opera gratuita degli ufficiali forestali per la compilazione del progetto da farsi possibilmente in occasione delle girate annuali e nella direzione dei lavori anche gratuitamente, sempre che non abbiano a trasferirsi a distanze maggiori di due chilometri, ed a pernottare fuori residenza;

3. Che in caso di semplice richiesta di semi e piante, senza preventivo progetto e stima dei lavori, sia opportuno di chiedere prima, con apposito modulo a stampa da trasmettersi al richiedente, le necessarie notizie della località de seminare od impiantare;

4. Che per ottenere il concorso del Ministero in danaro, oppure mediante la somministrazione dei semi e piante, nei casi di cui ai numeri 1 e 2, abbiasi a sottoporre all'approvazione del Ministero il progetto dei lavori di rimboscamento che vogliansi intraprendere, e sia in facoltà del Ministero stesso di stabilire, d'accordo col proprietario, il governo del nuovo bosco, secondo le esigenze della località, ad alto fusto, a ceduo, oppure a ceduo composto, e ciò mediante atto di sottomissione da stipularsi innanzi la Prefettura od altro ufficio per maggior comodo dell'interessato, in originale e copia; questa ultima su carta semplice; il quale atto verrà pure registrato a spese del proprietario;

5. Che di quanto precede si dia comunicazione a tutti i Comitati forestali delle Provincie, affinchè serva loro di regola, facendo notare, specialmente a quelli delle Provincie, cui presiedevano Comitati speciali pei rimboscamenti, che mentre si raccomanda loro di adottare, d'ora innanzi, le norme che il Ministero ha stabilito, deve rimanere inalterata la misura del concorso fissato in addietro per quei rimboscamenti che sono già stati iniziati e che debbonsi condurre a termine.

Il Ministero ha accolto e rende esecutive le anzidette proposte del Consiglio forestale.

Monumento a Bartolomeo Bona nella Stazione di Torino. — Ottava lista della sottoscrizione pubblica fatta per azioni da lire 5.

Tomati ing. Pietro, Asti, L. 15; Gianoli Giuseppe impresario 50; Sclaverani geom. G. B. 5; Conte Melchiorre Gondolo della Riva 10; Roggio Cesare 5; Giovanotti Girolamo 5; Busato Gio. Batt. 5: Giannini Achille 5; Broglio Pietro 5; Angelozzi Annibale 5; Montanari Francesco 5; Masieri Lorenzo 5; Oddone Feliciano 5; Barberis Claudio 5; Vittozzi Ant. 5; Spasiano Vinc. 5; Di Giorgi Franc. 5; Luini Aless. 5; Vittozzi Vinc. 5; Tosti Paolo 5; Torrieri Gius. 5; Spinelli Alberto 5; Dompè Vincenzo 5; Grande Francesco 5; Foresti Carlo 5; Pactod ing. Vittorio 25; Zanelli Giuseppe 20; Hendel Augusto 5; D'Escalon Carlo 5; Lupo Natale 5; Merendi Raffaele 5; Ambrosini Filippo 5; Calandra Giuseppe 5; Radici Achille 5; Brinati Gennaro 5; Berti Antonio 5; Reggi Decio 5; Codecasa Giovanni 5; Officina veicoli F. M. 30; Id. macchine id. 40; Ufficio 1ª sezione trazione id. 5; Spongia Giovanni 10; Rocchetti Giuseppe 10; Gallozzi Arturo 5; Righini Nicola 5; Morelli di Popolo Giuseppe 5; Maneglia Fortunato 10; Cavadini Casimiro 5; Tieri Carmelo 10; Arnulfo Lodovico 10.

Totale delle otto prime liste di sottoscrizione lire 3230.

Nota. Il Comitato porge invito a coloro che ritengono ancora le liste di sottoscrizione a volerle con qualche sollecitudine trasmettere, coll'importo della sottoscrizione, alla Banca dei fratelli Ceriana, via Lagrage, 3, Torino.

Locomotiva ad aria compressa. — In Inghilterra, sulla South Eastern Railway, fu esperimentata una locomotiva ad aria compressa, inventata dal colonnello Beaumont, dell'arma del Genio.

Questa locomotiva funzionava già da qualche tempo, e con successo, sulle linee interne dell'Arsenale di Woolwich, quando si pensò di provarla sopra un tratto più lungo, presso a poco eguale a quello che bisognerebbe percorrere a Londra per la trazione dei treni della ferrovia metropolitana o delle vetture di *tramways*.

Il serbatoio d'aria, che contiene soltanto 100 piedi cubi d'aria, venne caricato ad una pressione di 1000 libbre per pollice quadrato (misure inglesi), e fu con questa provvisione di forza che venne intrapresa una escursione a Dartford, andata e ritorno, vale a dire un tragitto totale di 16 miglia.

Il colonnello Beaumont spiegò alle persone che lo accompagnavano i metodi ch'egli adottò per la sua invenzione. La qualità principale di questa invenzione, scrive il *Journal des Débats*, sarebbe l'introduzione di una quantità quasi impercettibile di vapore, mediante il quale l'aria, penetrando dal serbatoio nel cilindro, sarebbe fortemente riscaldata, ed acquisterebbe quindi un grande aumento di forza.

La macchina è mossa da sei cilindri e da un doppio meccanismo posto ad una delle sue estremità, ed ha piuttosto l'aspetto di un *tender* che non quello di una locomotiva. La macchina è collocata su quattro ruote, e la sua dimensione è alquanto più piccola di quella di un *omnibus* comune.

La partenza avvenne alle 12 e 22 minuti, con una pressione di 1000 libbre per pollice quadrato; il manometro segnava 940 alle ore 12 e 27, 860 alle ore 12 e 33, 760 alle ore 12 e 37; ed alle ore 12 e 50, quando arrivò a Dartford, la pressione non era più che di 540 libbre per pollice quadrato.

La manovra di Dartford cagionò una lieve perdita di forza.

Ad 1 ora e 35 minuti, la locomotiva si pose in marcia per fare ritorno al suo punto di partenza, con una pressione di 510 libbre per pollice; ed arrivò a destino che aveva soltanto una pressione di 80 libbre, sebbene si ritenga che una macchina non può funzionare se non ha almeno una pressione di 200 libbre per pollice quadrato.

Si annunzia che un'altra macchina, molto più potente di quella provata giorni sono, è in costruzione, e si calcola che una macchina ad aria compressa, del sistema ideato dal colonnello Beaumont, e che avesse la dimensione di una locomotiva ordinaria del peso di 50 tonnellate, sarebbe di gran lunga più possente di qualunque delle tante locomotive che furono costruite fino al giorno d'oggi.

Bacino di Dunkerque. — Si legge nel giornale *La Paix* in data del 2 corr.:

Sadi Carnot, ministro dei lavori pubblici, ha presieduto domenica all'inaugurazione del nuovo bacino *Freycinet*. Tutta la popolazione della città di Dunkerque assisteva alla cerimonia. Sono stati pronunziati vari discorsi. Il signor Sadi Carnot disse: « Non sono io che dovrei aprire questa festa, ma Freycinet, che ha concepito il disegno e inaugurato i lavori di Dunkerque. Io non sono stato che suo collaboratore e non sarò che il continuatore della sua opera. Voi chiedete quali sono le intenzioni del governo? La mia presenza qui è una risposta. Noi continueremo l'esecuzione del gran disegno del 1878, che deve assicurare la prosperità della Francia; ma ci vuole il concorso della città di Dunkerque che potrebbe quanto prima misurarsi coi più grandi porti del mondo ».

Decesso. — Annunziamo con vivo rammarico la morte avvenuta il 4 corr., dell'egregio cav. Israel Guastalla di Modena, rinomato e coraggioso imprenditore di costruzioni ferroviarie. Il suo nome è legato alla ferrovia centrale italiana (Piacenza-Pistoia e Bologna-Ferrara), a quella di Savona ed all'altra di Castagnole-Mortara, nelle quali tre imprese raccolse fortuna e dolori.

Uomo assai benefico, padre esemplare di famiglia, morì a soli 53 anni, logorato da molteplici affanni, non ultimo quello della perdita fatta non ha guari della amatissima sua consorte.

La scomparsa di questo egregio sarà rimpianta, come lo è da noi, dai non pochi suoi amici ed ammiratori.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella settimana scorsa il mercato si può dire che fu nullo pei valori ferroviarii; e, buon per loro, che ciò valse a salvarli da maggiore ribasso di quello che ebbero in causa della presente crisi bancaria.

Le azioni della Società delle Meridionali, negoziate a principio a 474, scesero a 470 e chiusero a 465; le Obbligazioni intrattate a 288, come lo furono i Boni rimasti a 578.

Le Sarde serie A quotate per memoria a 294 e così le altre della serie B a 298. Le nuove invece ebbero denaro a 290.75.

Le Meridionali austriache si tennero a 290.25; le Palermo-Trapani a 304; quelle di seconda emissione a 282.

Avvisi d'Asta

Il 16 corr. mese, presso la Deputazione provinciale di Genova si terrà un'asta per l'appalto dei lavori e provviste da eseguirsi annualmente per la manutenzione della strada provinciale da Genova al Parmigiano, nel circondario di Chiavari, compresa fra la diramazione della strada provinciale di Toscana presso Sestri ed il colle di Cento Croci, della lunghezza di m. 44,470.68 per un novennio a partire dal 1° gennaio 1881, per la presunta annua somma di L. 17,074.40. Deposito interinale L. 6,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Genova si terrà un'asta per l'appalto dei lavori e provviste da

eseguirsi annualmente per la manutenzione delle strade provinciali di Temossi e Fontanabuona, nel circondario di Chiavari, compresa la prima tra la città di Chiavari e l'abitato di Brizzolara, della lunghezza di m. 18019, e la seconda fra la piazza di Carasco e l'abitato di Cicagna, della lunghezza di m. 12707, durante un novennio, dal 1° gennaio 1881 al 31 dicembre 1889, per la presunta annua somma di L. 18,000. Deposito cauzionale L. 8000 in contanti.

— Sino alle 11 ant. dello stesso giorno, presso il Municipio di Deliceto si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria Deliceto-Accadia, sul dato di L. 108,100, già ribassate del 6 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 18 corr. presso la Direzione del Genio militare di Venezia si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma per alloggiamento di una Compagnia alpina a Pieve di Cadore, della spesa di L. 82,000. Lavori da eseguirsi in 250 giorni. Deposito interinale L. 6000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000 id.

— Nello stesso giorno, presso la R. Prefettura di Roma si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti per la riduzione a carcere giudiziario del fabbricato demaniale detto dei Forni in Civitavecchia, per la presunta somma di L. 27,146. Deposito cauzionale L. 1500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli si terrà un'asta per l'appalto di rame in verghe (sagomato) diviso in tre lotti. Il 1° di chil. 8000, il 2° di chil. 15,000, il 3° di chil. 7000 al prezzo di L. 2.80 il chil. Consegna per ogni lotto giorni 60. Deposito cauzionale: pel 1° lotto L. 2300, pel 2° L. 4200, pel 3° L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura della Provincia di Cagliari si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la erezione di un fabbricato ad uso di Scuola magistrale maschile in Lanusei per la presunta somma di L. 43,175.80 così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva uguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso l'Amministrazione Provinciale di Ancona si terrà un'asta per i lavori di apertura e costruzione della linea stradale detta di San Donato nelle Valli del Riobono e del Marena, nei territorii di Fabriano e Sassoferrato, collo sviluppo lineare di m. 17,808.10 e colla costruzione di tutti i manufatti secondo il progetto d'arte, per la presunta somma di L. 223,298.56. Lavori da eseguirsi in otto anni. Deposito interinale L. 12,500 in contanti; cauzione definitiva uguale al decimo del prezzo di deliberamento, idem o in rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione di Commissariato militare marittimo in Spezia si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per la provvista di metri cubi 742,500 di legno pino di Corsica in pezzi squadrati per la presunta somma di L. 59,400. Deposito cauzionale L. 5940 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso l'ufficio del consorzio Bacchiglione, Fossa Paltana in Padova (piazza dei Frutti) si terrà un'asta per l'appalto del lavoro di escavo del V tronco di una nuova inalveazione dello scolo serviente a condotto delle acque dell'altipiano di Paltana e comprensorio Retratto Monselice, per il presunto importo di L. 216,000. Deposito interinale L. 7000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000 idem.

Appalti deliberati

Alla Ditta Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona venne definitivamente aggiudicata la costruzione della Tettoia metallica nella Stazione di Pisa, di 40 metri di cordi e 150 metri di lunghezza.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

41ª Settimana. — *Dal* 8 *al* 14 *ottobre* 1880.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	644,256.20	445.54
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	467,250.51	323.13
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 177,005.69	+ 122.41
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	18,191,517.29	12,580 58
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	17,150,720.12	11,860 80
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+ 1,040,797.17	+ 719.78
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,192.—	234,195.72	196.47
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	186,249.41	161.67
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 40.—	+ 47,946.31	+ 34.80
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,171.55	7,077,608.18	6,041.23
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.47	6,677,536.21	5,799.14
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 20.08	+ 400,071.97	+ 242.09

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,273,45	17,957,26	12,530,94
Piccola Velocità	9,235.73	434,03	2,925.40
Totali . . .	50,509,18	18,391.29	15,456,34

Strade Ferrate Romane

37ª Settimana — *Dal* 9 *al* 15 *settembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	671,686.49	20,892.06
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	590,214.49	18,307.83
Differenza (in più . . .	—	81,472.00	2,584.23
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 settemb. 1880 .	1,681	20,875,256.50	17,548.71
Periodo corr. 1879	1,673	19,764,119.39	16,648.48
Aumento	8	1,111,137.11	900.23
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del giugno 1880.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	17,171.28	»	24,973.08	42,144.36
Bagagli e cani.	»	352.75	»	339.47	692.22
Merci a G.V. ..	»	3,985.28	»	3,855.36	7,840.64
Merci a P.V. ..	»	23,305.00	»	13,424 53	36,729.53
Introiti diversi.	»	269.89	»	540.42	810.31
Totale L.	»	45,084.20	»	43,132.86	88,217.06

ANNUNZI

FERROVIA DEL GOTTARDO

Conformemente ad una risoluzione del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia della Ferrovia del Gottardo, si notifica agli Azionisti che su quelle Azioni della Ferrovia del Gottardo, **che non sono ancora completamente pagate,** si dovrà versare per il **31 dicembre del corr. anno,** in acconto della quinta rata del capitale-azioni, un'altra somma di **Fr. 13,11**, corrispondente all'importo dell'interesse semestrale del capitale versato di **Fr. 437,09,** scadente alla stessa epoca.

Il versamento avrà luogo in modo che i rispettivi Azionisti verranno accreditati, a titolo di pagamento, dell'importo del cupone (N. 18) dei titoli interinali scadente addì 31 dicembre 1880; all'incontro però il cupone stesso rimarrà nelle mani degli Azionisti, quale ricevuta per questo versamento, come è precisamente il caso per i cuponi N 15-17. **Questi cuponi dovranno consegnarsi a suo tempo all'atto del completo versamento.** All'incontro quantunque col cupone scadente addì 31 dicembre, 1880 i fogli dei cuponi sieno esauriti, non si emetteranno tuttavia dei nuovi cuponi, ma per le future compensazioni da farsi durante il periodo di costruzione, vale a dire sino al 1° luglio 1882, l'importo degli stessi verrà fatto conoscere mediante una rispettiva pubblicazione ed inscritto nei registri della Compagnia a favore delle azioni.

L'importo del capitale versato ammonta a **Fr. 450,20** per azione al 31 dicembre 1880.

Agli Azionisti è facoltativo anche per l'avvenire di pagare in ogni tempo completamente il residuo importo della quinta rata, onde liberare con ciò le loro azioni. Quegli Azionisti che **pagheranno interamente** la quinta rata riceveranno delle azioni definitive, sulle quali durante il periodo di costruzione si corrisponderà l'interesse semestrale di **Fr. 15.**

Dal 31 dicembre 1880 in poi il cupone N. 4 delle azioni **definitive,** scadente a quest'epoca, verrà pagato con **Fr. 15.**

L'intero versamento della quinta rata del capitale-azioni, nonchè il pagamento del cupone N. 4 delle azioni **definitive** avranno luogo presso i seguenti Uffici pagatori della Ferrovia del Gottardo:

In **ITALIA** presso le sedi della Banca Nazionale in **Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli** e **Livorno.**

I cuponi devono essere scortati da *bordereaux* dettagliati, i cui moduli si ponno ritirare presso i suddetti uffici pagatori.

Lucerna, 26 ottobre 1880.

La Direzione della Ferrovia del Gottardo.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo,* e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.
Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stacche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°
CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 17 Novembre 1880. N.° 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Lavori urgenti ed acquisti

Abbiamo fatto cenno, in via affatto sommaria, nel penultimo numero del nostro giornale, di una conferenza tenutasi in Milano nei giorni 28 e 29 ottobre scorso, sotto la presidenza del commendator Massa, Direttore dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, e coll'intervento dei Capi dei servizii della Manutenzione e lavori, del Traffico, della Trazione e Materiale, del Movimento, dei Telegrafi e dell'Economato.

Tale riunione fu cagionata dalle gravi e critiche condizioni in cui ha versato il servizio ferroviario sulla rete dell'Alta Italia durante gli ultimi tempi, e dalla necessità di concretare, in base agli studii parziali già fatti dai diversi Servizii, i provvedimenti indispensabili ad ovviare a quello stato di cose.

Ora crediamo poter fornire ai nostri lettori maggiori particolari sulle conclusioni, alle quali si addivenne nella detta conferenza, e che verremo riassumendo nei punti principali.

Portatasi anzitutto la discussione sul tema del materiale mobile, sulla cui deficienza sorsero le più vivaci proteste dei Corpi morali, del Commercio e della stampa, venne riconosciuto che tale deficienza realmente esiste, tanto in via assoluta, quanto in via relativa; e che essa è più sentita pei carri e per le locomotive da merci, che per le carrozze e le locomotive da viaggiatori.

Locomotive. — Per colmare la deficienza assoluta delle locomotive, non basteranno le 43 locomotive ora in corso di fornitura e non ancora consegnate, le quali sarebbero occorse per far fronte alle più strette necessità del servizio nella corrente stagione, mentre per la loro mancanza si dovettero e si devono tenere tuttora in servizio locomotive che abbisognano di grandi riparazioni. — Onde mettersi pertanto in grado di disimpegnare nel venturo anno il servizio colla voluta regolarità, sarà indispensabile far luogo d'urgenza a nuovi acquisti di locomotive in un numero abbastanza notevole.

La deficienza relativa delle locomotive dipende precipuamente dalle condizioni delle nostre Stazioni troppo ristrette, e che richiedono grande quantità di manovre; sicchè, su un totale di 647 locomotive a disposizione della Trazione in media giornaliera, ben 53 sono permanentemente destinate all'esclusivo servizio di manovra nelle Stazioni. — A togliere pertanto la deficienza relativa, tornano indispensabili gli ingrandimenti di parecchie Stazioni.

Veicoli. — Quanto ai veicoli, la deficienza relativa essendo cagionata dalle difficoltà che si oppongono alla libera e rapida circolazione, massime dei carri da merci, non potrà essere eliminata che col togliere quelle difficoltà, fra cui precipua è quella della ristrettezza di molte principali Stazioni, e la mancanza di doppio binario su tratte assai aggravate di traffico e movimento.

La deficienza assoluta verrà numericamente determinata in seguito al compimento di alcuni lavori statistici ora in corso; ma è certo che risulterà notevole, massime pei carri da merci, di cui il *minimum* da acquistare può calcolarsi a circa 2000.

Lavori lungo le linee e nelle Stazioni. — A raggiungere lo scopo di facilitare la circolazione del materiale ruotabile, si presenta necessario e di tutta urgenza di apportare dei rimedii in quelle località in cui le difficoltà sono maggiori e gli ingombri si verificano più frequentemente e quasi periodicamente: località le quali si incontrano principalmente sulla

grande corrente del traffico dell'alta Italia, che si manifesta in direzione da Genova a Milano. Non parlando di Genova e di Sampierdarena, che entrano nel piano generale di riordino del porto di Genova colla costruzione della succursale alla linea dei Giovi, si è riconosciuta imprescindibile la creazione di apposite Stazioni di *smistamento* a Novi e Milano, e per quest'ultima il completamento della linea di circonvallazione con qualche nuova Stazione pel traffico locale. Oltre a ciò, risultano occorrere opportuni ampliamenti ed impianti di nuovi binarii nelle Stazioni di Busalla, Tortona, Voghera, Pavia, Piacenza, e la collocazione di un secondo binario fra Novi e Tortona e fra Tortona, Voghera e Casteggio.

Anche su altre linee di grande movimento non si può più fare a meno di lavori di qualche entità affinchè possano darvi sfogo. Così la linea Ligure di Levante, che si è attratta un traffico superiore a qualsiasi più lieta previsione, occorre metterla in grado di servirlo: ciò che si potrà ottenere solo col ridurre a doppio binario qualche tratta della linea, ove ciò sia possibile, come fra Sestri e Rivo Fregoso e fra Lavagna e Chiavari, coll'aggiungere dei binarii alla Stazione di Pisa pel deposito di materiale, e così via.

La linea di Savona versa in condizioni difficilissime per un regolare servizio, stante il grande traffico che ormai si fa su quella via, e la grande distanza che intercede in parecchi punti da Stazione a Stazione di quella linea ad un solo binario; donde deriva che, per spostare un incrociamento, si deve cagionare necessariamente un ritardo a parecchi treni, con grave perturbamento del servizio. Di qui la necessità del pronto impianto di nuove Stazioni o fermate con binarii di scambio. — Per l'identica cagione occorrono nuove Stazioni sulla tratta fra Vicenza e Padova e su altre tratte della rete ad un solo binario, molto affaticate dal traffico, e che hanno le Stazioni troppo distanti l'una dall'altra.

Anche altre principali Stazioni della rete, come Venezia, Bologna, Mantova, Verona, ecc., richiedono la collocazione di nuovi binarii; e molte Stazioni di minore importanza esigono la costruzione di magazzini coperti, di piani caricatori ecc., di cui ora sono affatto sprovviste.

Una località la quale, rispettivamente al servizio ferroviario, versa in grandissime angustie, è Torino. La Stazione di Porta Susa non è più sufficiente al servizio, nè offre mezzo di ampliamento, sicchè tutto il servizio viene a riversarsi sulla Stazione di Porta Nuova. Questa, a sua volta, risente gravi imbarazzi dalla ubicazione delle Officine, che le sono collocate proprio a ridosso. Donde scaturisce che il trasporto delle Officine in altra area, che permetta di cedere al traffico quella attualmente da esse occupata, è una misura che si presenta con carattere d'urgenza.

Contemporaneamente però all'attivazione dei mezzi per facilitare la circolazione del materiale, bisognerà far procedere di pari passo quella di idonee misure di sicurezza: e perciò si dovranno munire di sonerie elettriche i numerosi dischi che ancora ne difettano, munire gli scambii di apparati di sicurezza ecc., costrurre dei binarii di ricovero dei treni, migliorare l'illuminazione dei grandi Scali, collocare il secondo filo telegrafico sulle linee principali che ne mancano, ecc.

Lavori per le Officine e Depositi. — Un importante lavoro, che non potrà esser di molto ancora differito, si è già detto essere la costruzione di nuove Officine per le grandi riparazioni a Torino, in località affatto diversa dall'attuale, la cui area è richiesta dagli assoluti bisogni del traffico. A quelle Officine occorrerà, nella nuova località, una larghezza d'impianto consona alle nuove condizioni della rete: imperocchè bisogna pure ricordarsi che le attuali Officine di Torino furono in origine costrutte pei bisogni dell'esercizio della sola linea Torino-Genova.

È indispensabile la costruzione di Officine per le piccole riparazioni dei veicoli a Milano e Pistoia ed in altre località, per evitare troppo lunghi percorsi al materiale che presenti solo piccole avarie; e del pari si dovranno introdurre degli ampliamenti e miglioramenti in quelle di Verona.

Occorrono inoltre nuovi Depositi per le locomotive ed ampliamenti di quelli esistenti. Delle locomotive in servizio, che ammontano a 647, come si è detto, i 3/5 almeno dovrebbero potersi tenere al coperto nei Depositi con sede di locomotive: mentre gli altri 2/5 trovano ricovero nelle varie rimesse capi-linea, ovvero trovansi in servizio sulla linea dove vanno a pernottare — Ora, in tutti i fabbricati dei sedici Depositi che si hanno sulla Rete, se ne ponno ricoverare solo 230 circa, invece di 390 corrispondente ai 3/5 di cui si è parlato. — Ecco perchè si è progettata la creazione di qualche nuovo Deposito in località opportune, come a Sampierdarena, Piacenza e Novara, e si sono progettati gli ampliamenti dei Depositi di Torino, Savona, Udine, Pistoia ecc.

Finalmente si è riscontrata la necessità dell'impianto di nuovi magazzini per l'Economato, essendo gli attuali divenuti insufficienti allo sviluppo della Rete.

Solo coi nuovi acquisti di materiale e col compimento dei lavori suindicati, per molta parte dei quali già da tempo vennero fatti i progetti e si fecero vive insistenze, si potrà mettere la Rete nelle condizioni di fare un regolare servizio, e si potranno evitare tutti quegli inconvenienti che hanno da ultimo suscitati tanti reclami.

Per tutti i lavori che siamo venuti indicando, occorrerà, come abbiamo già accennato, una spesa abbastanza rilevante, ma noi speriamo che il Governo ed il Parlamento non vorranno rifiutarla, avuto riguardo ai bisogni del commercio ed al continuo incremento del traffico.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Luglio 1880).

In relazione alla riserva fatta nel precedente numero, pubblichiamo il risultato dei prodotti delle Strade ferrate del Regno nel mese di luglio 1880, confrontati con quelli dello stesso mese del 1879, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

(1) Vedi *Monitore* N. 45 a. c.

Il prodotto generale del mese di luglio 1880 salì a L. 14,217,579 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,241,808
Bagagli	»	253,569
Merci a grande velocità	»	1,353,863
Id. a piccola velocità	»	6,287,962
Prodotti diversi	»	80,377
Totale	L.	14,217,579

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	8,227,155	L.	8,056,782
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,362,646	»	1,405,789
» Romane	»	2,432,566	»	2,417,133
» Meridionali . . .	»	1,804,754	»	1,858,205
» Venete	»	87,665	»	85,935
» Sarde	»	115,221	»	92,897
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	49,441	»	44,518
» Torino-Rivoli . .	»	15,132	»	15,068
» Settimo-Rivarolo .	»	13,693	»	13,051
» Milano-Saronno-Erba	»	59,431	»	20,249
» Conegliano-Vittorio	»	9,380	»	8,300
» Sicula Occidentale	»	40,495	»	—
Totale	L.	14,217,579	L.	14,017,927

Si ebbe dunque nel luglio 1880 un aumento di L. 199,652 in confronto del 1879. — Aumentarono le Ferrovie dello Stato per L. 170,373; le Romane per L. 15,433; le Venete per L. 1,730; le Sarde per L. 22,324; la Torino-Lanzo per L. 4,923; la Torino-Rivoli per L. 64; la Settimo-Rivarolo per L. 642; la Milano-Saronno-Erba per L. 39,182; la Conegliano-Vittorio per L. 1,080, e la Sicula Occidentale per L. 40,495. — Diminuirono invece le ferrovie di diverse Società esercite dallo Stato per L. 43,143, e le Meridionali per L. 53,451.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto luglio 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato . . .	L.	53,544,520	L.	51,166,461
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	8,986,605	»	8,696,415
» Romane	»	16,823,024	»	15,808,414
» Meridionali . . .	»	12,458,605	»	12,374,894
» Venete	»	585,136	»	517,630
» Sarde	»	622,628	»	615,910
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	258,774	»	250,574
» Torino-Rivoli . .	»	82,135	»	82,071
» Settimo-Rivarolo .	»	79,004	»	77,870
» Milano-Saronno-Erba	»	353,164	»	68,518
» Conegliano-Vittorio	»	53,425	»	29,983
» Sicula Occidentale .	»	63,298	»	—
Totale	L.	93,910,318	L.	89,687,740

Si ebbe dunque, nel suindicato periodo del 1880, un aumento di L. 4,222,578 in confronto del 1879 — Aumentarono le linee dello Stato per L. 2,378,059; quelle di Società diverse esercite dallo Stato per L. 290,190; le Romane per lire 1,014,610; le Meridionali per L. 83,711; le Venete per L. 67,506; le Sarde per L. 6,718; la Torino-Lanzo per lire 8,200; la Torino-Rivoli per L. 64; la Settimo-Rivarolo per L. 1,134; la Saronno-Erba per L. 284,646; la Conegliano-Vittorio per L. 24,442, e la Sicula Occidentale per L. 63,298.

La lunghezza assoluta delle linee al 31 luglio 1880 era di chilom. 8665, mentre alla stessa data del 1879 era di chi. 8387; e la lunghezza media in esercizio dal 1° gennaio al 31 luglio 1880 era di chilom. 8395, e quella dello stesso periodo di tempo dell'anno precedente era di chilometri 8268.

Dal 1° gennaio al 31 luglio di quest'anno si sono aperti all'esercizio chil. 247; cioè il 15 gennaio il tronco Baragiano-Picerno, di chil. 12; il 23 maggio quello di Campobello-Favarotta, di chil. 11, tutti e due della rete di proprietà dello Stato; ed il 1° giugno quello di Palermo-Partinico, di chil. 47; il 10 luglio quello di Castelvetrano-Trapani, di chil. 74, entrambe della Sicula Occidentale; ed il 1° luglio quello di Giave-Macomer, di chil. 32; quello di Macomer-Panlilatino, di chil. 25; quello di Panlilatino-Oristano, di chil. 29, e quello di Ozieri-Oschiri, di chil. 17, delle ferrovie Sarde. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio fu il seguente nel mese di luglio 1880, confrontato con quello del luglio 1879:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	2,168	L.	2,142
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,457	»	1,503
» Romane	»	1,446	»	1,437
» Meridionali	»	1,244	»	1,281
» Venete	»	639	»	627
» Sarde	»	344	»	402
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,545	»	1,391
» Torino-Rivoli	»	1,261	»	1,255
» Settimo-Rivarolo . . .	»	595	»	567
» Milano-Saronno-Erba .	»	990	»	809
» Conegliano-Vittorio . .	»	852	»	754
» Sicula Occidentale . . .	»	404	»	—
Media complessiva	L.	1,658	L.	1,689

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto luglio 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	14,142	L.	13,618
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	9,611	»	9,300
» Romane	»	10,001	»	9,454
» Meridionali	»	8,592	»	8,534
» Venete	»	4,271	»	3,778
» Sarde	»	2,531	»	2,666
Ferrovia Torino-Lanzo	»	8,086	»	7,830
» Torino-Rivoli	»	6,844	»	6,839
» Settimo-Rivarolo	»	3,434	»	3,385
» Milano-Saronno-Erba . .	»	5,886	»	5,270
» Conegliano-Vittorio . . .	»	4,856	»	4,830
» Sicula Occidentale . . .	»	3,014	»	—
Media complessiva	L.	11,186	L.	10,847

L'aumento della media generale pel suindicato periodo del 1880 è stato quindi di L. 339.

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del mese di luglio 1880, dedotte le tasse erariali, ascese a L. 10,982, cioè con diminuzione di L. 95 in confronto del luglio 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto luglio 1880 ascese a L. 62,888, cioè colla diminuzione di L. 1,503 sull'eguale periodo del 1879, che fu di L. 64,391.

PROGETTO

DI CONVENZIONE INTERNAZIONALE
pei trasporti sulle ferrovie

Memoria riassuntiva presentata al Ministero dalle tre principali Amministrazioni delle Strade ferrate italiane.

I nostri lettori, ai quali abbiamo, nei N. 41, 42, 43 e 44 del 1878, riferito per intero e commentato il suaccennato progetto, ne hanno potuto seguire passo a passo l'andamento.

Avendo ora sott'occhio la Memoria, in merito al progetto stesso, presentata al Ministero dalle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, come annunciammo nel nostro N. 39, a. c., crediamo utile cosa darne un riassunto, richiamando l'attenzione degli studiosi del traffico ferroviario e dei giuristi sovra quel progetto, che costituirebbe un vero Codice internazionale pei trasporti.

Il Ministero dei lavori pubblici, infatti, trovò l'argomento così importante, che, nel suo memoriale consegnato alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle Strade ferrate italiane e dalla stessa inserto ne' suoi atti, riferì tutto il detto progetto coi commenti già da noi esposti.

..... I punti principali dell'importante elaborato che preoccupavano le tre Amministrazioni, e su alcuni dei quali sussistevano, fra le medesime, divergenze di vedute, erano i seguenti: 1° Obbligatorietà del Consorzio fra le varie Amministrazioni dipendenti dai Governi aderenti alla Lega (art. 1°); 2° Forma della lettera di vettura (art. 6 e 15); 3° Intermedii per operazioni doganali (art. 10); 4° Assegni (art. 13); 5° Termini di resa (art. 14); 6° Disponibilità della spedizione prima dello svincolo a destinazione (art. 15); 7° Accertamento delle avarie o perdite (art. 25); 8° Foro competente per l'azione contro le Ferrovie (art. 27); 9° Basi delle indennità per avarie, perdite o ritardi (art. 34, 35 e seguenti); 10° Ammissibilità del reclamo dopo il ricevimento della merce (art. 44, n. 4, par. 2°); 11° Prescrizioni (art. 46); 12° Rivalsa fra le Amministrazioni (art. 50 e seguenti); 13° Commissione internazionale; 14° Guarentigia e solvibilità delle Amministrazioni (parag. 2 e 10).

Quanto al primo punto, nel far luogo ad alcune riserve, naturali da parte delle Ferrovie Meridionali nella posizione in cui trovansi, le Amministrazioni si accordarono nel limitarsi a rappresentare al Governo come ogni eventuale onere delle Amministrazioni, qualunque sia la soluzione del problema ferroviario in Italia, ricadrebbe in definitiva sul Governo stesso. Concordi furono le Amministrazioni rispetto ai punti 2, 3, 4 e 5, ritenendo preferibile il sistema della Convenzione, della lettera di vettura nominativa; respingendo quello al portatore o girabile (che il progetto di Codice di commercio ammetterebbe), stante i gravi inconvenienti che inevitabilmente nella pratica si produrrebbero, mentre il nostro Commercio non dimostrò mai di sentire il bisogno di tale innovazione; considerando nocivo ed inammissibile l'intervento di intermedii per operazioni doganali, sempre quando funzionano nelle Dogane appositi rappresentanti delle Ferrovie; e giudicando essere opportuno il dare maggiore estensione agli assegni, senzacchè abbiano un vincolo necessario col valore della merce; ed essere troppo ristretti per le reti italiane i termini di resa per la P. V.

Sui gravi argomenti accennati ai n. 6, 7 e 8, le Amministrazioni infine convennero sulla necessità, dal punto di vista pratico e giuridico, che (secondo il sistema dell'articolo 15) la disponibilità della spedizione competa al mittente finchè il destinatario non faccia atto sufficiente in tale, qualità; che sia commendevole, sotto ogni rapporto, la sanzione data dall'art. 25 al processo verbale amministrativo, necessario ed utilissimo nella pratica universale ferroviaria; e che l'ammissione di un terzo Foro (quello intermedio) per l'azione giudiziale contro le Ferrovie, oltre quello del luogo di partenza o d'arrivo, nel mentre presterebbe poca utilità, potrebbe forse dare occasione a qualche inconveniente. Giuridicamente impossibile fu poi considerata la restrizione scritta nel penultimo capoverso dell'art. 27.

Relativamente alle basi di indennità menzionate al capo 9°, le Amministrazioni, ben ponderando un punto così importante, e preoccupandosi del sistema meglio corrispondente alle esigenze del servizio ferroviario e quindi agli interessi veri del commercio, credettero di dover richiamare la seria attenzione del Governo sulla convenienza di proporre e studiare, anche pel servizio interno, il regolamento dei compensi sovra basi sempre prestabilite, corrispondenti al valore delle merci in comune commercio, come praticano con ottimo successo molte Amministrazioni, e fra le altre quella vastissima del Verein Tedesco, conciliando così i diritti dei singoli col generale interesse ad una pronta e facile soluzione delle vertenze. Il principio dell'abbuono del porto pei casi di ritardo parve che sarebbe più giustamente applicabile in base al criterio assoluto della proporzionalità, e, di regola, non oltre un certo limite della totalità delle tasse. In ordine poi alla declaratoria dell'indennità piena in casi di dolo o colpa, emesssa nell'art. 44, si ritenne doversi circondare da restrizioni e cautele, onde non si ecceda nei casi e nella misura, specialmente di fronte alla latitudine di apprezzamento lasciata al giudice dall'art. 55.

Di uno stesso avviso furono le Amministrazioni, quanto ai punti 10° e 11°, nel ritenere, per motivi facilmente apprezzabili, inammissibile l'azione giudiziale dopo il ricevimento incondizionato della merce, nonchè le lunghe (assolutamente troppo lunghe) prescrizioni sancite dall'art. 46, d'accordo anche pienamente in questo col Verein.

Infine, sul tema della rivalsa fra le Amministrazioni, e della Commissione internazionale, contemplato dagli art. 50 e seguenti dalla Convenzione, e dal progetto per la instituzione di detta Commissione, le tre Amministrazioni conferenti proposero, per maggiore semplificazione ed economia, che le denuncie di lite nei rapporti fra di *esse* (a norma del succitato articolo) possano farsi stragiudizialmente, e che l'ottimo sistema dell'arbitramento sia sent'altro dichiarato fra le Amministrazioni obbligatorio: proposta questa che, se non potrebbe forse essere equamente dal Governo sostenuta, per contro pienamente si addice alle Amministrazioni che se ne fanno iniziatrici; conchè però, senza ambagi e riguardi inopportuni nella materia, sia dichiarato il principio (il quale già pare adombrato nei paragrafi 2 e 10), che i rispettivi Governi si fanno, ove duopo, garanti della solvibilità delle Amministrazioni che vogliono mantenere nel Consorzio. Tale pure è l'avviso del Verein.

Non omisero poi i conferenti di segnalare altri punti di minore rilievo, e la necessità di più chiara redazione di taluni articoli: come, quanto all'art. 21, che la guarentigia del pegno del vettore sia fatta più ampia; che la responsabilità fra Amministrazioni (art. 47) sia délimitata da regole più chiare e pratiche; ed infine l'importante principio emergente dall'art. 50, che l'azione principale non possa mai cumularsi con quella di regresso, sia scritto a suo luogo, cioè all'art. 27.

Apprezzando da ultimo la Convenzione di Berna nel suo complesso, unanimi furono le Amministrazioni nel giudicare come l'adozione della medesima, puranco non emendata, già costituirebbe un grande vantaggio, considerata come una precedenza ed una deroga al nuovo Codice di commercio italiano, qualora ne venisse sancito il progetto, il quale nel titolo XIII del *Contratto di trasporto*, ribadendo e peggiorando le disposizioni del Codice vigente, scritte (come osservava la Cassazione di Napoli nella sentenza 15 novembre 1879 sulla causa delle Ferrovie Meridionali contro Farina) pel vetturale o vetturino e non per le Ferrovie, ed aggravando ingiustamente gli oneri delle Strade ferrate in modo da alterare le basi di quei correspettivi che costituiscono la rimunerazione, a cui dà loro diritto il ser-

vizio che prestano, segnerebbe un regresso giuridico ed economico. Lo dice anche, del resto, il Verein, a proposito del Codice di commercio germanico, che: *les vives représentations des Admnistrations*, appuyées de délégués eclairés du commerce, *parvinrent à faire admettre l'impossibilité de traiter l'exploitation d'un chemin de fer à l'égal de l'établissement d'un simple voiturier ou de l'industrie bâtelière.*

BIBLIOGRAFIA

Trasporti su Strade ferrate. — Considerazioni del cav. O. Spanna, insegnante nella R. Università di Torino, sul progetto per un nuovo Codice di commercio del Regno d'Italia, stato presentato al Senato nella tornata del 18 *giugno* 1877 — Torino, Stamp. R^e^. G. B. Paravia e C., 1880 (prezzo L. 1.50).

Il chiaro Autore ha, con questa utilissima pubblicazione, preso a particolareggiato esame il titolo XIII del L. I. del suaccennato progetto di Codice, in relazione ai regolamenti d'esercizio delle Strade ferrate italiane; dimostrando come per queste ultime sia indispensabile e giustificato un diritto speciale, e quante e quali siano a tale riguardo le mende ed omissioni del progetto di Codice di commercio, il quale ha pressochè assimilato quel grande ed ormai unico mezzo di comunicazione terrestre, che sono le ferrovie, ad un vetturale comune: cosa praticamente impossibile, e la quale non potrebbe a meno, in definitiva, di pregiudicare l'interesse pubblico che si credette di tutelare.

Tutto questo spiega e comprova l'egregio professore, colla chiarezza, col criterio giuridico e col senso pratico, che sono propri di chi è famigliare colla legislazione ferroviaria, perchè per lunga consuetudine dei relativi affari forensi ebbe occasione di addentrarsi, tanto nell'ordinamento interno delle Amministrazioni, come in ogni più minuto particolare del servizio, e quindi di toccare con mano come il principio della responsabilità limitata corrisponda alla entità del correspettivo che percevono ed alla natura del servizio che prestano le strade ferrate; talchè, quanto può apparire al volgo una ingiustizia od una esorbitanza dal diritto comune, costituisce invece una retta applicazione di questo, ed è saviamente coordinato alla semplicità e speditezza inseparabili da un regolare esercizio ferroviario.

Lo scritto dello Spanna è alla portata di chiunque; ma osiamo dire che specialmente i giuristi molto vi potranno apprendere, spogliandosi di vieti pregiudizii sinora prevalsi.

Avv. G. Gola.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Annunciamo che venne presentato dalla Direzione per gli studii della nuova linea Novara-Pino il progetto della linea Gallarate-Laveno, soddisfacentissima per le condizioni d'esercizio e pegl'interessi lombardi. Ne riparleremo.

✂

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, nella seduta del 13 corr., ha approvato, con decorrenza dal 1° gennaio a. c., le proposte di promozioni e d'aumenti di stipendio, fatte dalla Direzione dell'esercizio, a favore di quegli impiegati che nelle ultime promozioni non poterono essere contemplati, stantechè l'organico in vigore non lo permetteva, mentre ora le dette promozioni ed aumenti sono resi possibili per l'approvazione data dal Ministero ad un conveniente ampliamento dell'organico stesso.

✂

Ci consta che dalla suddetta Amministrazione si stanno studiando dei provvedimenti per togliere ai viaggiatori il fastidio di ritirare i loro biglietti dallo sportello delle Stazioni, incomodo che talora riesce veramente gravissimo per la grande affluenza, e che costringe pure a recarsi alle Stazioni molto tempo prima della partenza.

A tale inconveniente crediamo si possa realmente rimediare, stabilendo delle vendite, specialmente pei biglietti d'andata e ritorno, nel centro delle città principali, ed affidando al personale del rispettivo treno quella pei treni economici.

✂

Sappiamo che venne sottoposto all'approvazione ministeriale il progetto d'orario per i treni economici di prossima attuazione, per ora in tre sole coppie, sulla tratta Genova-Nervi.

All'approvazione del Ministero stanno pure diverse modificazioni d'orario per la linea Milano-Torino, tendenti a meglio regolare le corse dei treni sulla linea stessa, e corrispondenti di Chivasso-Ivrea, Santhià-Biella e Vercelli-Casale.

✂

Nelle conferenze tenutesi a Firenze (come annunciammo nel nostro N. 44) fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane, intorno al progetto di nuovo Codice di commercio, le medesime fissarono in massima i loro appunti ed osservazioni, che verranno quindi concretati in un comune memoriale. Ci riserbiamo a suo tempo di ritornare colla dovuta diffusione sopra un tema di tanto rilievo.

✂

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Como, interessata dal Ministero dei lavori pubblici a pronunziarsi sulla convenienza di adottare per la nuova linea Lecco-Colico il tracciato a destra del lago da Lecco a Bellagio, anzichè quello diretto a sinistra del lago stesso da Lecco a Bellano (col primo dei quali si spererebbe una rilevante economia nella spesa di costruzione della linea), ha dichiarato di non potere, allo stato delle cose, dare il proprio avviso sulla questione, mancando qualsiasi dato di confronto fra i due tracciati.

La Deputazione predetta, riconoscendo però che trattasi di risolvere un quesito di grande interesse economico, sia pel Governo che per le Provincie interessate, ha fatto vive istanze

al Ministero perchè si proceda a studii dettagliati di confronto, onde poter giudicare con piena conoscenza di causa sulla preferenza da darsi all'uno, piuttosto che all'altro tracciato.

La questione del nuovo tracciato, di che trattasi, è stata ventilata anche in seno alla Commissione del bilancio; in faccia alla quale l'onorevole Baccarini ha preso impegno di far studiare la cosa, per constatare se effettivamente vi sarebbe da sperare una rilevante economia seguendo la linea sulla destra del lago, la quale richiederebbe poi, fra Bellagio e Bellano, un apposito servizio di piroscafi, su cui dovrebbero essere trasportati i treni completi.

Ora si attende di conoscere il parere dell'Ingegnere-Capo del Genio civile di Sondrio, il quale fu incaricato dal Ministero di una visita locale e di uno studio affatto sommario sul nuovo tracciato.

Oltre la Provincia di Como, di cui indicammo le deliberazioni, deve pronunziarsi sull'affare anche la Provincia di Sondrio, la quale finora non si è fatta viva.

Siamo informati essere intendimento della Società delle Strade ferrate Meridionali di applicare sulla linea Eboli--Potenza--Metaponto, quando sarà completamente aperta all'esercizio, le vetture Pullman, già in servizio sulla linea Brindisi-Bologna pei treni celeri della Valigia indiana.

Siccome però sulla detta linea si riscontrano forti pendenze, le quali in molti punti raggiungono il 25 per mille, così si rende necessario di alleggerire, per quanto è possibile, le vetture medesime. A questo intento mirano gli studii che si stanno facendo, d'accordo fra la Società delle Meridionali e quella delle vetture Pullman, in modo però da conseguire lo scopo desiderato, senza che sia tolta alcuna delle comodità che presentano le vetture medesime.

Noi non possiamo che encomiare questo divisamento della Società, il quale evidentemente tende a rendere meno disagevole ai viaggiatori, diretti alla Sicilia, il viaggio per ferrovia. Con ciò, è indubitato che ne verrà a risentire vantaggio anche il traffico sulla linea dell'Jonio, il quale attualmente è affatto insignificante.

L'Amministrazione della Società delle Strade ferrate Romane, d'accordo con quella delle Meridionali, ha riformato, come n'ebbe invito dal Ministero dei lavori pubblici, il progetto dall'Amministrazione stessa elaborato per la diramazione ferroviaria dalla Stazione centrale al porto di Napoli.

Il progetto riformato venne sottoposto alla superiore approvazione; e frattanto le due Società stanno mettendosi d'accordo circa la costruzione e l'esercizio della indicata diramazione.

Dall'Ufficio del Genio civile di Ravenna fu compiuto e presentato al Ministero dei lavori pubblici lo studio di massima della linea di diramazione da Lavezzola a Lugo, la cui lunghezza sarebbe di chilometri 21.

Secondo il detto progetto di massima, la maggior pendenza da adottarsi sarebbe quella del 10 per mille, ed il raggio minimo delle curve di metri 400 agli accessi delle Stazioni e di metri 1000 lungo la linea. — Dovrebbero eseguirsi 60 opere d'arte; di queste però una sola presenterebbe qualche importanza, cioè il ponte sul Santerno, della luce di metri 58, a due travate metalliche; le altre sarebbero tutte inferiori di luce a metri 10. — Col tracciato della linea si toccherebbero i seguenti abitati: Lavezzola, Conselice, Massalombarda, Sant'Agata e Lugo.

L'Ufficio speciale governativo cui sono affidati gli studii definitivi della linea di 3ª categoria Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, ha presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto di un nuovo tronco di detta linea. Questo tronco è compreso fra Cava Carbonara e Groppello, e misura la lunghezza di m. 7552.83, compresi m. 552 83 riflettenti l'ampliamento della Stazione di Cava Carbonara per renderla atta a ricevere il binario della nuova linea.

L'importo complessivo delle opere previste in progetto rileva a L. 650,000; e di queste, L. 387,000 riflettono i lavori compresi nell'appalto, e L. 263,000 riguardano i lavori e le provviste a cui intende provvedere direttamente l'Amministrazione governativa, quali sono le espropriazioni, l'armamento della via ed il materiale fisso delle Stazioni.

Il nuovo tronco di ferrovia non presenta difficoltà di costruzione, non riscontrandosi nel suo tracciato pendenze forti, nè curve di raggio ristretto, nè opere d'arte di importanza. La lunghezza della linea si divide in m. 6430 di rettifili ed in m. 670 di curve.

L'altimetria è costituita di m. 2100 di ascese, di m. 300 di discese, e di m. 4700 orizzontali.

Le opere d'arte previste in progetto sono 46, tutte della luce inferiore ai m. 3; i caselli e le garette sommano a 9, ed i passaggi a livello a 13.

Le Stazioni sono quelle di Cava Carbonara, Villanova d'Ardeughi e Groppello.

Nell'asta definitiva per l'appalto del tronco della galleria di Montebove e suoi accessi (linea Roma-Sulmona), che ebbe luogo il giorno 11 corrente, rimase deliberatario il signor Ottavi Prospero, mercè l'offerta di ribasso del 3.077 p. 0[0 sull'ultima somma di deliberamento. — Con questo ultimo ribasso e cogli altri già praticati nelle aste precedenti, l'importo dell'appalto da L. 4,826,804 fu ridotto a L. 3,040,877.70, ciò che corrisponde ad un ribasso complessivo del 37 p. 0[0. La lunghezza del tronco appaltato è di metri 6,742.

La Deputazione provinciale di Bergamo, in una sua recente adunanza ha deliberato di porre a disposizione del Ministero dei lavori pubblici il progetto Giongo-Milesi da essa fatto predisporre per lo studio di dettaglio della linea Ponte San Pietro-Seregno, affinchè riesca in tal modo semplificato e più spedito il cómpito dell'Ufficio governativo testè incaricato dello studio definitivo della linea.

In tale occasione la Deputazione provinciale medesima ha insistito presso il Ministero perchè nel progetto da studiarsi, come in quello Giongo-Milesi, il ponte sull'Adda

in vicinanza di Paderno venga progettato pel doppio uso della ferrovia e della strada carrozzabile, essendocchè fra il ponte di Lecco e quello di Vaprio, cioè per una zona di circa 30 chilometri (per la quale dovrebbe passare la nuova ferrovia) non vi ha alcuna comunicazione stabile fra le due rive dell'Adda, che possa servire a quelle numerose ed industri popolazioni.

><

Domani si terrà a Milano una riunione dei rappresentanti dei varii Servizii delle ferrovie dell'Alta Italia, con l'intervento del Commissario regio, comm. Bussi, allo scopo di discutere la nuova Convenzione per l'uso comune della Stazione di Bologna.

><

Da un prospetto gentilmente comunicatoci rileviamo che gli attentati commessi contro la sicurezza dei treni sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il 3° trimestre del corrente anno, ascesero a 27, di cui 10 nel mese di luglio, 11 nell'agosto e 6 nel settembre.

Consistettero tutti in sassi lanciati contro i treni in corsa, od in ostacoli varii posti sulle rotaie; ma le conseguenze si limitarono fortunatamente al leggero ferimento di due viaggiatori ed alla rottura di qualche vetro.

><

All'ultimo momento ci viene comunicato il testo della Circolare testè diretta dal Ministro dei lavori pubblici ai Prefetti del Regno pel pagamento della 1ª quota di contributo provinciale nella spesa di nuove ferrovie; e ci affrettiamo a pubblicarlo:

Roma, novembre 1880.

Nella Circolare emanata da questo Ministero il 2 agosto 1879, col n. 17, in esecuzione della legge 29 luglio 1879, n. 5002, furono date particolareggiate istruzioni, onde le Provincie interessate nella costruzione delle ferrovie contemplate dalla detta legge, fossero poste in grado di concorrere validamante col Governo alla più sollecita esecuzione della medesima. E tali istruzioni, desunte dai criterii della legge, tendevano in particolar modo ad ottenere che gli enti interessati si affrettassero a prendere le proprie deliberazioni circa al concorso richiesto nelle spese di costruzione e di armamento delle linee.

L'iniziativa presa dal Governo, ebbe, sotto tutti i rapporti, a produrre risultati soddisfacenti; e mercè lo zelo spiegato dalle Rappresentanze provinciali e comunali, si poterono concretare quelle proposte, che trovarono poi la loro approvazione nel bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880.

Le linee, che ottennero uno speciale stanziamento pel 1880 a carico dello Stato, trovansi alcune in costruzione od appaltate; altre poi in corso di appalto o di studio talmente avanzato, da potersi ragionevolmente presumere prossimo l'incominciamento dei lavori.

Allo stanziamento a carico dello Stato fu aggiunta nelle tabelle annesse al bilancio la parte a carico delle Provincie nella misura stabilita dalla legge, cioè: di 1[10 per le linee della tabella *B*, di 2[10 per quelle della tabella *C*, e di 4[10, salvo le norme speciali di cui all'art. 11, per le altre della tabella *D*; così si è potuto accertare la somma che le Provincie devono versare in quest'anno per le quote ad esse rispettivamente attribuite.

Già il Ministero delle finanze, al quale specialmente incombe di provvedere alla esecuzione della parte finanziaria della legge, si dispone alla riscossione delle quote di concorso, come appariscono dalle dette tabelle del bilancio; e lo scrivente, alla sua volta, deve concorrere al medesimo scopo, preparando gli elementi opportuni per chiamare al pagamento gli enti debitori.

Per le linee che sono d'interesse esclusivo di una sola Provincia, il cómpito del Governo e delle provinciali Rappresentanze non presenta alcuna difficoltà, bastando che queste si mettano in grado di versare nelle casse dello Stato, a richiesta del Ministero delle finanze, la quota inscritta a loro carico nelle dette tabelle del bilancio.

Rispetto invece alle linee d'interesse collettivo di diverse Provincie, debbono le Provincie medesime concordare fra loro il riparto della somma stanziata a loro carico e prepararsi anch'esse al versamento della rispettiva quota; ponendo mente che un tale riparto dovrà essere stabilito nel minore tempo possibile, onde possa il Governo riscuotere le quote prima della chiusura del corrente esercizio.

Nella legge del 29 luglio 1879 sono abbastanza chiarite le norme per fissare il contributo degli enti interessati per le linee di 2ª e 3ª categoria, ed anche per ripartirlo coi criterii dell'art. 4: salvo, in caso di dissenso, ad invocare la disposizione dell'art. 8, la quale attribuisce al Governo l'autorità di risolvere tali questioni, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato; ma vuolsi però considerare che le cifre esposte hanno, per necessità di cose, un carattere di semplice approssimazione, nei rapporti col vero costo delle linee, il quale costo non potrà altrimenti conoscersi, se non quando siano compiuti i progetti definitivi, in base ai quali dovrà essere fissato, colle norme dell'art. 4°, lo ammontare effettivo delle quote di concorso provinciale.

Anche per le linee della 3ª categoria, segnate coi numeri 15, 19, 32, 35, 36, 7, si è dovuto assegnare uno speciale stanziamento in esecuzione dell'art. 3 della legge 1 maggio 1880, che approvò lo stato di prima previsione delle spese di questo Ministero per l'anno 1880; e tale stanziamento, determinato nella somma di L. 300,000, fu ripartito per Decreto Reale nella misura di L. 50,000 per ogni linea. Per conseguenza, la rata dei due decimi da pagarsi come contributo provinciale per ciascuna linea sarebbe di L. 10,000.

Nella citata Circolare del 2 agosto 1879, speciale avvertenza fu fatta alle Provincie interessate nella costruzione della linea di cui al n. 8 della tabella *A* (1ª categoria), onde si accingessero a deliberare sul concorso nella misura stabilita dall'art. 31 della legge. Urge quindi che anch'esse si affrettino a stabilire il riparto della quota posta a loro carico nel bilancio del corrente esercizio e nei modi che si sono esposti.

S'invita pertanto la S. V. Ill.ma a voler dare pronta comunicazione della presente e dell'annesso prospetto alla Rappresentanza provinciale per le sue deliberazioni, delle quali sarà compiacente informare questo Ministero al più presto possibile.

Il Ministro BACCARINI.

><

Il Consiglio di Stato si è occupato dei seguenti affari riguardanti le Strade ferrate:

1. Ha ritenuto che possa approvarsi la maggiore spesa occorsa pei lavori di consolidamento eseguiti dall'Impresa Breda nel tratto fra i chilometri 98 e 107 del tronco ferroviario da Villarosa a Santa Caterina (Ferrovie Calabro-Sicule);

2. Ha dato avviso favorevole sul progetto di appalto della costruzione dell'ultimo tronco della ferrovia Teramo-Giuljanova, fra il torrente Fiumicello e Teramo, della lunghezza di metri 6000, e del costo presunto di lire 570,000; delle quali a base d'asta L. 505,274.78, ed il restante a disposizione dell'Amministrazione;

3. Ha opinato che, attenendosi alle proposte fatte dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, si possa procedere ad una licitazione privata fra le principali Ditte nazionali ed estere per la fornitura di 12 locomotive occorrenti per la linea da Novara a Pino;

4. Ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di appalto dei lavori di costruzione del 9° tronco della ferrovia Novara-Pino, compreso fra le gallerie di Luino e di Maccogno Inferiore. La lunghezza è di m. 2,649.31. L'importo complessivo dei lavori raggiunge L. 1,521,300, e di que-

ste L. 1,382,220 a base d'asta, restando L. 132,800 per espropriazioni e provviste e L. 6,280 per travate metalliche.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dall' 8 al 13 corr., ha preso, tra le altre, le seguenti deliberazioni.

Esso ha approvato:

Il progetto di appalto per la costruzione del 1° tronco, presso Avellino, della ferrovia Avellino-Benevento, escluso l'armamento della via;

Il progetto di appalto per l'ampliamento e riordinamento della Stazione di Monza, escluso l'armamento;

Il progetto per la difesa frontale dell'argine destro di Po, al froldo San Giovanni ed alla golena Boara, in Comune di Quingentole, provincia di Mantova;

Il progetto per la difesa frontale dei froldi del Fortino e del porto di Bondanello, nell'arginatura sinistra di Secchia, in provincia di Mantova;

Il progetto pel consolidamento dell'attuale difesa precaria dell'argine destro di Po, a fronte la Cascina Venesia in Comune di Mezzanino, provincia di Pavia;

Il progetto per la sistemazione dei froldi Ubaldini e Scoaro nell'arginatura destra di Po, in Comune di Ferrara;

Il progetto per l'eseguimento dei principali lavori occorrenti per mettere in esercizio il bacino di carenaggio nel porto di Messina.

Ha pure approvato due progetti di massima: uno pel tronco Ravenna-Rimini, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini; e l'altro per una ferrovia da Terranova Pausania al Golfo degli Aranci, in Sardegna.

Finalmente ha approvato in massima un progetto di ferrovia a sezione ridotta nella Valle Seriana da Bergamo al Ponte della Selva.

Notizie Ferroviarie Italiane

Costruzioni ferroviarie. — La Commissione per l'esame del progetto di modificazioni alla legge sulle costruzioni ferroviarie si è riunita sabbato, alle 2 pom., sotto la presidenza dell'on. Grimaldi, ed ha deliberato che sieno separatamente discussi gli articoli concernenti la parte tecnica e quelli concernenti la parte finanziaria del progetto. Ha quindi, dopo lunga discussione, approvati gli art. 1, 2, 3, 4 e 6. L'art. 5 è rimasto sospeso. La Commissione doveva riunirsi nuovamente.

Ferrovie Meridionali. — L'ordinamento dei Servizii delle Ferrovie Meridionali, in seguito alle proposte della Direzione generale, discusse ed approvate in una recente adunanza del Consiglio d'amministrazione della Società, venne modificato come segue:

I Servizii esterni saranno cinque:

Servizio delle costruzioni;

Id. della manutenzione e vigilanza:

Id. del movimento e traffico;

Id. della trazione e materiale;

Id. dei magazzini.

I Servizi delle costruzioni e della manutenzione e vigilanza formeranno *Direzione*, agli ordini del Direttore dei lavori, con residenza a Napoli.

I Servizii del materiale e trazione e del traffico e movimento formeranno parimenti *Direzione*, agli ordini del Direttore dei trasporti, con residenza in Ancona.

Il Servizio dei magazzini sarà indipendente dalle due Direzioni predette, ed avrà residenza in Ancona.

Ciascun Direttore terrà personalmente la gestione di uno dei Servizii, e potrà, occorrendo, tenere la gestione di entrambi i Servizii da esso dipendenti.

I due Ingegneri Direttori e l'Ingegnere Capo-servizio dei magazzini corrisponderanno direttamente colla Direzione generale.

Tramways di Roma. — La *Libertà* dice che martedì mattina la Società del *tram* di via Nazionale ha attaccato i lavori del collocamento del binario, lungo la detta via, in quattro o cinque punti. È intenzione della Società di terminare in quattro giorni la posa del binario lungo il rettilineo dall'Esedra alla piazza Magnanapoli. Intanto annunciamo che già è cominciato l'arrivo delle vetture, che sono assai eleganti e molto comode. Il servizio poi della trazione sarà fatto con la massima esattezza. Si spera per la fine del mese di poter aprire l'esercizio dell'intera linea, cioè da San Romualdo alla via Volturno, colle due deviazioni al Ministero delle finanze ed alla Stazione.

Disastro ed interruzione sulla linea maremmana. — Nella notte dal 9 al 10, sulla linea maremmana accadde un disastro, che ebbe non lievi conseguenze.

In seguito alle forti pioggie, l'Ombrone, straripando, aveva allagato quel tratto di ferrovia tra i chilom. 179-180, danneggiando la strada, e spostando le rotaie in tal modo, da far deragliare il treno n. 55, che da Pisa andava a Roma.

Lo spavento dei passeggieri fu grandissimo; e il disastro avrebbe avuto proporzioni maggiori, se, per fortuna, i primi due vagoni non fossero stati del tutto vuoti.

Nondimeno si ebbero a deplorare sette feriti, più o meno gravemente, fra il personale ferroviario addetto al treno, e qualche contusione tra i virggiatori.

Spezzati i pali del telegrafo, non fu possibile segnalare l'accaduto alle Stazioni vicine; di guisa che il treno, e con esso i viaggiatori, rimasero per ben 8 ore sul luogo del disastro.

La linea rimase interrotta soltanto tre giorni, dopo i quali, mercè le cure ed il lavoro indefesso del personale delle Ferrovie Romane, il servizio venne regolarmente riattivato.

Ferrovia Como-Lecco. — All'adunanza tenutasi il 7 corr. a Como, indetta dal Comitato appoggiante la scelta della via settentrionale (mentre altri, e fra questi l'ing. Tatti, preferirebbero la meridionale), intervennero 40 persone, tra consiglieri, possidenti ed industriali. L'assemblea, dopo udita la relazione della maggioranza e della minoranza della Commissione d'inchiesta sui progetti presentati, e lo stato della questione per le divergenze insorte circa l'adozione di una linea meridionale o settentrionale nel primo tronco dalla Guzza ad Alzate, dopo aver pure udito la lettura di un *memorandum* da presentarsi al Consiglio provinciale di Como, e fatto voti per l'adozione del progetto Pensa, o, quanto meno, di quello della maggioranza della Commissione provinciale, si sciolse nella fiducia che gli importantissimi interessi agricoli ed industriali dell'alta Brianza non verranno punto dimenticati. (*V. le Informazioni particolari*).

Ferrovia Serravalle-Mortara. — Il Comizio agrario di Mortara telegrafò all'onorevole Podestà, che esso approva pienamente il progetto di una linea retta da Serravalle a Mortara, secondo il progetto del sen. Boccardo, e promette adesioni e sussidii dai paesi della Lomellina.

Tramway Ivrea-Santhià. — Come abbiamo annunziato nel precedente numero, la Deputazione provinciale di Torino ha approvato la domanda di concessione di questa tramvia, sporta dall'avvocato Giulio Levi, e mandava all'Ufficio tecnico provinciale di compilare il relativo Capitolato speciale..

Ora aggiungiamo che, per gli accordi tra il concessionario, ed il detto Ufficio tecnico, coll'occasione di questo lavoro, il tratto di strada esistente tra Ivrea e Bollengo verrà sistemato, rettilineato ed allargato.

Da una corrispondenza alla *Gazzetta Piemontese* togliamo poi i brani seguenti:

Questa tramvia è di uno speciale interesse. Le numerose popolazioni dedite al commercio dei Comuni ch'essa sarà per attraversare la benediranno, e saranno per essa un forte elemento di prospera vita.

Sono noti i rapporti continui, incessanti che corrono fra i circondarii d'Ivrea e d'Aosta col Vercellese e col Novarese. Quegli alpigiani mancano di derrate, ed è sui mer-

cati di Vercelli e di Novara ch'essi vanno di preferenza ad approvvigionarsi, portandovi i loro prodotti, che sono: legnami, ferro, rame, vino, patate, castagne, frutta, bestiame ed altro. Era per loro sommamente gravoso il lungo giro di Santhià, Chivasso, Ivrea, con grave aumento di spesa e sensibile perdita di tempo.

La tramvia Ivrea-Santhià corre sulla strada provinciale, a mezza costa di amenissimi colli popolati di case, di ville e di vigneti, a cui la natura sorride, e quel sorriso si riflette nel basso lago su cui i Comuni d'Azeglio, di Piverone e di Viverone vedono schierarsi i loro ameni colli.

Quelle case e quelle ville saranno d'ora innanzi più visitate, e doviziose famiglie vi verranno a fare l'estivo loro soggiorno; ed allettate dalla mitezza del clima e dalla bellezza della posizione e del cielo, vi protrarranno lunga dimora.

Ci si dice che il concessionario si è procacciato l'appoggio di una potentissima Casa belga, che avrebbe dichiarato di assumere l'impresa, purchè non manchino i sussidii promessi. E siano persuasi che i sussidii non mancheranno: onde andiamo sicuri della sua esecuzione.

Tramway a vapore Torino-Leynì-Volpiano — Nella seduta del 12 corr., il Consiglio comunale di Torino discusse la proposta della Giunta per la concessione di un sussidio di L. 30,000 a questo tramway. La domanda era di L. 36,000.

Sambuy chiede se il rifiuto di 6,000 lire oltre le 30,000 che la Giunta propone di sussidio, possa far sì che non si compia la progettata tramvia. E domanda se non sia il caso di accordare un sussidio chilometrico.

Favale crede si debbano promuovere i *tramways*. Ma, per quanto riguarda il sussidio chilometrico, opina non si abbia ad accordare.

Il *Sindaco* parla dell'utilità di quel tramvay e dei criterii da cui fu guidata la Giunta nello stabilire il sussidio di L. 30,000, che è parso sufficiente.

Piana osserva che il tracciato della tramvia non era ancor fatto allorchè venne proposto il sussidio, e chiede se da quell'epoca sia stato eseguito quel tracciato.

Di più, notando che la tramvia Settimo-Rivarolo sta per divenire proprietà di un nuovo proprietario, domanda se non fosse opportuno di aspettare che questi prolunghi il tronco fino a Torino.

Il *Sindaco* dubita che il tronco Settimo-Rivarolo possa prolungarsi fino alla nostra città. Di più, la tramvia non toccherebbe Leynì.

Sambuy spera che la linea Settimo-Rivarolo abbia a dare buoni frutti, quando sia prolungata a Torino; ed è d'avviso si abbia subito a votare sul sussidio per la linea Torino-Volpiano, per la quale si sono compiuti gli studii necessarii.

Piana non insiste nella sospensiva; dichiara però ch'ei si astiene dal votare, stimando che, ove si attendesse a decidere 15 o 20 giorni, si sarebbe in grado di risparmiare il sussidio.

Compans opina pur egli che si abbia a sospendere ogni deliberazione, per lasciar mezzo di studiar meglio la questione.

Rossi è contrario alla sospensiva. Siamo di fronte a due proposte: l'una, quella della tramvia per Volpiano, certa; l'altra, riguardante la linea Torino-Settimo, per la quale nulla vi è di stabilito. Si voti adunque la prima proposta; quando venga in campo la seconda, il Consiglio prenderà la decisione che stimerà più conveniente.

Messa ai voti la proposta sospensiva, è respinta da 21 voti contro 17.

La proposta della Giunta è approvata.

Tramway Saluzzo-Revello-Barge. — Scrive la *Gazzetta di Saluzzo:*

Il signor Delaleu, già benemerito della provincia di Cuneo per la costruzione di tramvie, vuole intraprendere al più presto anche quella da Saluzzo a Revello e Barge, di cui già ottenne la concessione.

Questa linea si farà proseguire fino a Cavour, e da Cavour sulla strada provinciale fino a Pinerolo, per la quale linea il Berrier ha già egualmente ottenuta la concessione.

I lavori si vorrebbero incominciare questa primavera, sperando che le espropriazioni da farsi per qualche tratto di linea, dove non è possibile utilizzare le strade comunali o provinciali, si possano compiere nell'inverno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta del commercio svizzero* fa le seguenti osservazioni sul prodotto totale delle venticinque ferrovie svizzere per i due ultimi anni.

Le venticinque linee, con una lunghezza media di 2372 chil. in tutto, e con un capitale in azioni di 340,115,439 franchi in media, in luogo di produrre un beneficio, hanno subito, una perdita di fr. 16,087,513.19, cioè del 4.37 0[0.

Dopo questo risultato, non v'è più questione di distribuzione di dividendo.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di ottobre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 22,400 (nel mese corrispondente del 1879 21,389), introito fr. 28,000 (fr. 27,069.90); merce trasportata tonn. 5415 (tonn. 4564), introito fr. 18,400 (fr. 18,827.15). Introito complessivo fr. 46,400 (fr. 45,897.05), ossia fr. 1131.71 (fr. 1119.44) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 21,200 (1879: 21,675), introito fr. 18,300 (fr. 18,218 30); merce trasportata tonn. 2655 (tonn. 1956), introito fr. 9600 (fr. 7528.90). Introito complessivo fr. 27,900 (fr. 25,747.20), ossia fr. 1073.08 (fr. 990.28) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 43,600 (1879: 43,064), introito fr. 46,300 (fr. 45,288.20); merce trasportata tonn. 8070 (tonn. 6520), introito fr. 28,000 (fr. 26,356.05). Introito complessivo fr. 74,300 (fr. 71,644), ossia fr. 1108.95 (fr. 1069.32) in media per chilometro.

Dal 1° gennaio a tutto ottobre poi, furono trasportati complessivamente sui due tronchi: Passeggeri: 363,818 (302,910), introito fr. 387,224.05 (fr. 319,447); merce trasportata tonn. 74,224 (tonn. 43,051), introito fr. 236,261.90 (fr. 162,883 89). Introito complessivo fr. 623,485.95 (franchi 482,330.89), ossia fr. 9305.76 (fr. 7198.97) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — In relazione alle notizie già da noi date circa i voti emessi dalle Camere di commercio e dai Consigli generali dei dipartimenti francesi contro il progetto di riscatto generale delle ferrovie, il *Crédit*, del 14, dice:

« A quest'ora i pochi partigiani del riscatto generale delle ferrovie devono essere pienamente edificati sul vero sentimento dell'opinione pubblica a tale riguardo. Ben di rado, la gente d'affari, giudice competente dei reali interessi del paese, si è pronunciata in modo così completo e spontaneo. Come si potrebbe ancor dubitare dell'antipatia che ispira il riscatto, di fronte alle manifestazioni delle Camere di commercio?...

« Infatti, sono 56 le Camere, ripartite in 40 dipartimenti e situate su tutti i punti della Francia, che si pronunciarono formalmente contro il riscatto da parte dello Stato.

« Noi speriamo, dunque, che quel malaugurato progetto sia definitivamente sotterrato, poichè non possiamo ammettere che il Governo e la Camera possano essere così male ispirati da opporsi all'opinione pubblica, tanto solennemente manifestata ».

Ferrovia a cielo aperto tra la Francia e l'Inghilterra. — Nel precedente numero, rendendo conto dei lavori in corso della Società degli studii del tunnel sottomarino tra la Francia e l'Inghilterra, abbiamo pure accennato agli studii che si fanno contemporaneamente per una ferrovia a cielo aperto. Riferiamo ora da un giornale speciale francese, le seguenti notizie, su questo secondo progetto che fu sottoposto all'esame dell'Accademia delle scienze di Parigi da un gruppo di valenti ingegneri e marini, e che sotto ogni riguardo merita di richiamare la pubblica attenzione.

L'idea, dice il citato giornale, parrebbe a prima giunta molto temeraria, anzi insensata; ma, quale si presenta oggi, il successo della sua esecuzione non potrebbe esser posto in dubbio.

I documenti che accompagnano la comunicazione di cui si tratta, sono:

1° Riconoscimento già fatto, di 100 a 100 metri di distanza, della natura e della solidità del fondo del mare, che servirà di base ai lavori di costruzione;

2° Profondità diverse dello Stretto, divise in tre distinte zone;

3° Posizioni e velocità delle correnti dei flussi e reflussi, e forza dei venti;

4° Lunghezza e larghezza dei banchi di roccia, situati al centro dello Stretto, loro elevazione esatta nelle basse maree, punti materiali d'appoggio, d'una solidità a tutta prova, per la costruzione della strada.

Dallo scrupoloso esame di questi documenti risulta che la congiunzione della costa francese con quella inglese per mezzo di un ponte di 35 chil. di lunghezza, all'altezza media di 55 metri al disopra delle più alte acque, è un progetto che la potenza attuale e l'industria umana possono condurre a buon fine, ed è nell'ordine di quelli ben conosciuti dagli ingegneri.

Dopo ciò, non saremmo meravigliati se studii più approfonditi arrivassero alla soluzione di questo grande problema, il quale consiste nell'unire la Francia e l'Inghilterra col mezzo di una strada ferrata a cielo aperto.

Ferrovie rumene. — Lo sviluppo della rete delle ferrovie rumene era nel 1879 di 921 chil.

Il prodotto totale delle linee è stato di fr. 17,567,288. Il prodotto chilometrico raggiunse fr. 19,075.

Le spese d'esercizio per chil. ammontarono a fr. 14,576. L'Amministrazione centrale assorbì il 5.84 0[0 del totale delle spese, ossia fr. 784,075; il servizio commerciale il 2.25 0[0, ossia fr. 303,046; la trazione ed il servizio dei cantieri richiesero il 48.53 0[0, ossia fr. 6,512,908, vale a dire fr. 2,413 per treno e chil.; e la sorveglianza e manutenzione dei binarii il 43.38 0[0, cioè fr. 5,824,390, ossia fr. 2,158 per treno e chil.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — Ecco alcuni cenni sull'entità e sullo stato dei lavori del detto porto, il cui prezzo complessivo è stato calcolato in L. 25,736,909.

I lavori vennero affidati l'8 agosto 1877 all'impresario Luigi Foffani per la somma di L. 24,594,181.64, avendo egli fatto il ribasso del 4.44 0[0. Essi devono essere compiuti nel termine di *undici* anni, a contare dal 15 ottobre 1877, epoca della consegna.

Per l'eseguimento dei lavori e per le spese di direzione e sorveglianza vennero fatti i seguenti pagamenti:

Nel 1877	L.	2,400 —
» 1878	»	1,602,062 63
» 1879	»	2,400,024 47
» 1880 (al 1 ottobre)	»	2,899,855 79
	Totale L.	6,904,342 89

somma nella quale sono comprese L. 461,860.72 pei lavori ferroviarii, che furono rimborsati all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Lo stato attuale dei lavori, che procedono con grande alacrità, è il seguente:

Il ponte a San Lazzaro è già compiuto. Si stanno costruendo: il Molo occidentale; il ponte di sbarco e la calata al Molo nuovo; il ponte di sbarco a San Teodoro. (Così il *Giornale dei L. P*).

Bonifica dei terreni Ferraresi. — La Società dei terreni ferraresi ha testè ricevuto dal Ministero dei lavori pubblici il decreto di collaudo dei suoi lavori.

È questo (dice la *Gazzetta Piemontese*) un atto di giustizia, che la Società reclamava da parecchio tempo; ma il Ministro ha voluto aggiungere alla giustizia anche una testimonianza di onore e di meritato encomio.

Mentre diamo qui sotto il testo del decreto in quistione, ci piace trascrivere le parole con cui da quel Ministero ne fu accompagnato l'invio al Prefetto di Ferrara:

« Al savio indirizzo ed all'accorgimento della Società è dovuto il felice risultato del grandioso bonificamento, pel quale essa si è resa benemerita di questa provincia. Epperò la S. V., nel far tenere il decreto alla Società medesima, vorrà compiacersi di esprimere la soddisfazione di questo Ministero per l'opera che ha testè condotta a compimento ».

Alle quali parole del Ministro soggiunge il Prefetto:

« Gradisca cotesta Società le mie congratulazioni, sia per la vasta impresa con tanto ardimento ideata e tanto dispendio sì presto finita, sia pel giudizio ed encomio del Ministero sì giustamente meritato ».

Occorre ricordare, a maggiore intelligenza dell'elogio ministeriale, che la Società anonima eseguiva in quattro anni, e nel modo chiesto dai Capitolati d'appalto, i lavori che avrebbe potuto compiere in dieci.

Ecco ora il decreto, di cui omettiamo i lunghi considerando:

« È approvata la relazione 24 aprile 1879 e quella in appendice 22 agosto 1880 dell'ispettore cav. Pompeo Natalini a collaudo delle opere di bonificamento dei terreni paludosi del 1° circondario di Ferrara, eseguite a cura e spese della Società anonima all'uopo costituita; ed è in conseguenza dichiarata compiuta la grande opera nei modi stabiliti dal disciplinare 29 maggio 1875, annesso alla legge 6 luglio detto anno, n. 2606.

« Roma, 14 ottobre 1880.

« Per il Ministro, Bompiani. »

Onorificenza. — Il Sindaco di Finale Emilia, cav. Bortolazzi, ha presentato lunedì all'on. Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, una medaglia d'oro decretatagli da quel Municipio, oltre la cittadinanza onoraria, per le cure da lui spese a vantaggio delle opere idrauliche padane, e particolarmente per l'immissione del Panaro in Cavamento.

Il petrolio negli Abruzzi ed in Piemonte. — Un avvenimento della massima importanza, e che merita d'essere portato alla conoscenza di tutti, è che, non solo nelle vallate di Tocco nell'Abruzzo, ma anche a Riva-Nazzano presso Voghera in Piemonte, si pompano già da molti giorni olii simili al Pensilvania, e si ritiene che con qualche altro mese di lavoro si giungerà a trovare il bacino e l'olio saliente.

L'estrazione è fatta col sistema americano, e vi lavorano esperti cavatori del Canadà, per conto di una Società costituita a Parigi italo-francese. Tutte le pompe e trivelle sono mosse da forze motrici a vapore; e dove il silenzio della vallata era rotto solo dal suono di piva di qualche pastore, ora fischia la locomotiva, ed il cielo è annebbiato dal fumo delle macchine a vapore.

Sino dal 66 alcuni coraggiosi Italiani si erano accinti a scandagliare le accennate località, certi di trovarvi il prezioso elemento; ma dovettero smettere, perchè mancavano di capitali, e perchè nè il Governo, nè i Comuni li vollero aiutare.

In Italia sono infinite le vallate ricche di petrolio, asserisce un illustre geologo americeno, che giorni sono le ha tutte esplorate, dall'Abruzzo sino a Voghera; infatti del nostrale petrolio esistono già saggi nel gabinetto geologico del Museo civico di Milano, raccolti dal prof. Stoppani. Ora si formeranno grandi Compagnie per un'industria che può considerarsi la più ricca possibile, poichè sul valore dell'olio americano grava un dazio del 50 0[0 d'entrata ed una spesa di trasporto del 20 0[0; speculazione questa che, se non ci risolveremo a fare noi, faranno gli stranieri, come hanno già cominciato, e con tutto loro vantaggio e scapito nostro.

Esperienze telefoniche. — Degli esperimenti telefonici furono fatti, scrive il *Journal des Débats*, sul cavo telegrafico della Compagnia francese Parigi-Nuova-York, tra Brest e la punta sud-ovest dell'Inghilterra. Si esperimentarono prima i principali sistemi conosciuti: Bell, Pheps, Gower, Edison, ecc., senza ottenere risultati soddis-

facenti. Si provò quindi un nuovo sistema, inventato dal dottor Herz. La voce arrivò perfettamente all'altra riva della Manica, ad una distanza di circa 300 chilometri. L'importante problema della telefonia elettrica sottomarina sembra dunque risolto. Fu provato anche un altro apparecchio del medesimo inventore, destinato ad avere una gran parte nella telefonia delle città. Si tratta di annullare le correnti di induzione, così incomode per questo modo di corrispondenza. L'esperimento corrispose alle speranze dell'inventore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, poco o nullo fu l'interesse del mercato riguardo ai titoli ferroviarii; e perciò le Azioni della Società delle Meridionali, le quali si quotavano a 468 o 469 a principio di settimana, caddero in seguito a 467 ed a 466.

Intrattati i Boni, e bistrattate le Obbligazioni, che si ridussero da 280 a 278. Delle Sarde A e B, non si fece parola; solo le nuove diedero luogo a qualche affare, al prezzo di 277.

Le Meridionali Austriache negoziate raramente, al prezzo di 282 a 283.50.

A Parigi, le Lombarde vennero negoziate in sostegno da 191 a 195; le Obbligazioni a 269.75.

CONVOCAZIONI

Tramway Cuneo-Caraglio-Dronero. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 25 corrente nelle sale della Stazione del Tramway in Cuneo, per udire la relazione dei censori, per l'estrazione dei membri del Consiglio uscenti d'ufficio e rinnovazione del Consiglio, per l'elezione dei censori, e per la proposta di nomina di una Commissione d'azionisti per esaminare, coi delegati di altre Società di tramvia, la convenienza di una fusione.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 20 corr., presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per la costruzione di una nuova Caserma per il 6° battaglione alpino in Ivrea, per la presunta somma di L. 250,000, già ribassata di L. 19.60 0[0. Lavori da eseguire in 500 giorni. Le condizioni sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto di chilog. 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti, per la presunta somma di L. 102,000. Deposito cauzionale L. 10,200 in contanti o rendita D. P.

— Sino alle ore 3 del 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per la costruzione di opere di difesa, strade di accesso, caserme e magazzini alla punta di Santa Maria presso Spezia, per la presunta somma di L. 1,443,287.50, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 147,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una Cavallerizza coperta di 1° ordine al Castro Pretorio in Roma, per la presunta somma di L. 95,975, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di costruzione del ponte sul torrente Vitrovo, lungo la strada consortile-obbligatoria Cotrone Neto-Savelli, per la presunta somma di L. 98,000. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino alle ore 12 dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto del lavoro di rettifica della strada provinciale Mestre-San Donà di Piave-Portogruaro, fra Ceggia e il fiume Livenza alle Tezze, e costruzione di un ponte in ferro attraverso il detto fiume Livenza, nella località detta le Tezze, in Comune di Torre di Mosto, per l'importo di L. 133,640.72, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni sono uguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Sondrio, si terrà un'asia per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Sondrio, compreso fra Colico e Morbegno, della lunghezza di m. 17,000 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche e la provvista del materiale per l'armamento), per la presunta somma di lire 670,000. Lavori da eseguire in mesi 10. Deposito interinale L. 30,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva lire L. 67,000 idem.

— Il 27 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia, compreso fra le Stazioni di Mortara e Bobbio, della lunghezza di m. 11,735 (escluse le espropriazioni stabili, la fornitura dell'armamento e meccanismi), per la presunta somma di L. 573,000. Lavori da eseguire in 25 mesi. Deposito interinale L. 28,000 in contanti o rendita D. P. cauzione definitiva L. 57,000 idem.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere e provviste occorrenti alla deviazione del torrento Spiriti, dall'abitato di San Giuseppe di Ottaiano, e suo incanalamento nel torrente San Leonardo, ed alla sistemazione dell'infimo tronco di questo ultimo nel tenimento di Ottaiano, in diminuzione della complessiva somma di L. 53,617.46, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire in 24 mesi. Deposito interinale L. 4,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione del Consorzio per l'arginatura della sponda sinistra del torrente San Bernardino ad Intra, si terrà un'asta per l'appalto delle opere occorrenti alla rifondazione di una tratta dell'argine a sinistra del torrente medesimo per una lunghezza di m. 323, per la presunta somma di L. 141,413. Deposito interinale L. 7000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000 idem.

— Il 2 dicembre prossimo, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento del molo occidentale del porto di Porto Maurizio, per una lunghezza di metri 100, per la presunta somma di lire 145,000. Lavori da eseguire in 30 mesi. Deposito interinale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva uguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungameuto dei moli dal porto di San Remo per la presunta somma di L. 180,000. Lavori da eseguire in tre anni. Deposito interinale L. 6,500 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva uguale al decimo della somma di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del porto di Molfetta, per la presunta somma di L. 500,000. Lavori da eseguire in sei anni. Deposito interinale L. 30,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva uguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di rame in verghe (sagomato), chil. 20,000 a L. 2.90. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 5,800 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione della travata metallica al chil. 16.485 della linea Metaponta-Grassano.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Settembre 1880
e confronto coi definitivi di Settembre 1879.

	1880	1879	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.547	3.534	13	—
Media in esercizio	3.547	3,537	10	—
Viaggiatori	4,497,116.94	4,390,079.03	107,037.91	—
Bagagli e cani	183,735.10	180,679.02	3,056.08	—
Merci a grande velocità	837,633.88	836,926.44	707.44	—
Merci a piccola velocità	4,388,865.70	4,298,325.22	90,540.48	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,907,351.62	9,706,009.71	201,341.91	—
Navigazione sul lago di Garda	13,800.55	13,740.45	60.10	—
Totale del mese	9,921,152.17	9,719,750.16	201,402.01	—

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *settembre* 1880.

	1880	1879	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	30,767,588.—	29,480,941.78	1,286,646.22	—
Bagagli e cani	1,304,650.90	1,225,314.78	79,336.12	—
Merci a grande velocità	7,780,830.07	7,427,763.93	353,066.14	—
Merci a piccola velocità	37,372,405.02	35,761,432.91	1,610,972.11	—
Totale dei prodotti ferroviari	77,225,473.99	73,895,453.40	3,330,020.59	—
Navigazione sul lago di Garda	89,307.75	90,792.08	—	1,484.33
Totali dal 1° gennaio	77,314,781.74	73,986,245.48	3,328,536.26	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1880	1879	DIFFERENZA in confronto col 1879	Per cento
Prodotti del mese di settembre	2,793.16	2,746.46	+ 46.70	+ 1.70
Prodotti totali	21,772.05	20,892.13	+ 879.92	+ 4.21

Strade Ferrate Meridionali

43ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	657,056.14	454.40
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	493,294.24	341.14
Differenze nei prodotti della settimana 1880.	»	+ 163,761.90	+ 113.26
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	19,503,197.09	13,487 69
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	18,115,051.50	12,527 70
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	»	+1,388,145.59	+ 959.99
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,192.—	206,098.67	172.90
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	192,721.35	167.29
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 40.—	+ 13,377.32	+ 5.61
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,172.50	7,497,946.85	6,394.84
Introiti corrisp. nel 1879	1,151.49	7,034,155.50	6,108.74
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 21.01	+ 463,791.35	+ 286.10

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1880
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,273,45	17,957,26	12,530,94
Piccola Velocità	9,235.73	434,03	2,925.40
Totali	50,509,18	18,391.29	15,456.34

Strade Ferrate Romane

39ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *settembre* 1880.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	624,574.82	19,426.73
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	573,516.33	17,789.87
Differenza in più	—	51,058.49	1,636.86
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 settemb. 1880	1,681	22,122,208.15	17,643.27
Periodo corr. 1879	1,673	20,901,082.34	16,703.32
Aumento	8	1,221,125.81	939.95
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del luglio 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	7,406.15	30,871.25	4,137.33	42,414.73
Bagagli e cani	145.58	713.07	131.61	990.26
Merci a grande vel.	918.53	5,870.56	643.14	7,432.23
Merci a piccola vel.	9,327.67	30,408.59	4,478.90	44,215.16
Introiti diversi	387.07	534.38	288.95	12,100.40
Totale	18,185.05	68,397.85	9,679.93	96,262.93

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto pei lavori da eseguirsi a difesa della sponda destra del Tevere presso la Magliana e consolidamento dell'Argine ferroviario presso lo stesso punto.

La Società delle Ferrovie Romane non avendo creduto conveniente di accettare nessuna delle offerte presentate per l'accollo dei lavori di difesa della sponda destra del Tevere presso la Magliana e consolidamento dell'Argine ferroviario nello stesso punto, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 30 ottobre 1880 al N. 5627 al quale sono allegati due disegni, e l'elenco dei prezzi saranno ostensibili, a partire dal giorno 10 corrente mese, nell'Ufficio dell'Ingegnere-Capo della 3ª Sezione del Mantenimento, situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, o presso il Gestore di Cassa in Roma, a titolo di cauzione provvisoria di L. 1000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, la quale dovrà contenere la copia dell'elenco dei prezzi allegato al Capitolato e quella della modula trascritta in piè dell'elenco medesimo con la indicazione del ribasso offerto dal concorrente, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 27 mese corrente.

La busta contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione esterna

Offerta pei lavori da eseguirsi lungo il Tevere presso la Magliana.

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio civile, o di un Ingegnere Capo Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi, l'idoneità del concorrente ad eseguire opere del genere di quelle comprese nel presente appalto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi dell'Elenco, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 4 novembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

BRONZO in limatura e tornitura .	Chilogr.	14,000	circa
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	70,000	»
CERCHI d'acciaio	»	70,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	235,000	»
GHISA da rifondere	»	90,000	»
OTTONE da rifondere	»	13,000	»
ZINCO da rifondere	»	7,000	»
CALDAIE di ferro cilindriche vecchie che servirono per trasporto catrame in N. di 12	»	19,000	»
CASSE di vecchi tender per lo stesso uso	»	18,000	»
ACCIAIO vecchio in lime di rifiuto e ceneraccio misto a colatura di bronzo. — Quantità diverse.			

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 dicembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 novembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

MANIFATTURA DI FERROVIE PORTATILI

A SCARTAMENTO RIDOTTO ED A POSA ISTANTANEA

DETTE

PORTEUR DECAUVILLE

(INTERAMENTE IN FERRO)

per trasporti in ogni genere a piccola distanza, utili alle Imprese di Lavori pubblici e Ferrovie, all'Agricoltura ed ai grandi Stabilimenti industriali.

Più di mille applicazioni in opera nelle varie parti del mondo

Sedici Medaglie d'oro negli anni 1876, 1877, 1878
Croce della Legion d'Onore alla Esposizione Universale di Parigi

Binari rettilinei, curvilinei, Piattaforme, Passaggi a livello Scambi, Carrelli e Veicoli.

Per informazioni, prospetti, disegni, ecc. rivolgersi al sig. Ingegnere
GAETANO CAPUCCIO, Piazza Statuto 15, TORINO
RAPPRESENTANTE IN ITALIA DELLA
MANIFATTURA DI FERROVIE DEL SIGNOR DECAUVILLE AINÉ
A PETIT BOURG (FRANCIA)

GALOPIN-SUË JACOB E COMP.

SOCIETA' INDUSTRIALE DI COSTRUZIONI METALLICHE

CON OPIFICIO IN SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

Apparecchio speciale per l'esecuzione di fondazioni sott'acqua. Privilegiato nel Regno ed all'Estero.

Fondazioni pneumatiche con colonne accoppiate alla base per *Ponti*, *Dighe e Moli* (Nuovo sistema privilegiato) — **Caldaie a vapore** per la Marina e l'industria — **Installazioni** per Officine a gas e condutture d'acqua — **Pali a vite**, Sistema A. Galopin-Süe (Privilegiato nel Regno ed all'Estero) tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione. — **Tettoje in ferro** specialità esclusiva per l'Italia delle tettoje e costruzioni del sistema privilegiato Friedmann.

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 21 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere Alfredo Nobel, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in Avigliana (Provincia di Torino).

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 24 Novembre 1880. N.° 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

FERROVIE SICULE

LINEA DELLE CALDARE

Dall'esimio ingegnere-capo, Direttore delle costruzioni ferroviarie sicule, comm. A. Billia, abbiamo ricevuto una elaborata Relazione sulla costruzione della linea delle Caldare, testè aperta al pubblico esercizio.

Quantunque i nostri lettori siano stati, nel corso dei lavori, bastantemente informati con le notizie e corrispondenze da noi riferite su quella importante linea, crediamo nondimeno opportuno di pubblicare la suddetta Relazione, che è un lavoro accurato e completo, e che riesce interessante non solo ai tecnici, ma altresì a quanti si occupano di costruzioni ferroviarie.

I.

NOTIZIE GENERALI INTORNO ALLA LINEA
FINO ALL'EPOCA DELL'INCOMINCIAMENTO DEI LAVORI

Progetto presentato nel 1866 dalla Società V. E. — I primi studii della linea delle Caldare, della quale oggi si inaugura l'esercizio, risalgono al 1866, nella quale epoca fu questa linea concepita coll'intendimento di compiere con essa la linea principale dell'isola, cioè la ferrovia che doveva congiungere Palermo con Catania, le provincie occidentali con la parte orientale della Sicilia. La linea proposta in quell'epoca dalla Società Vittorio Emanuele, staccandosi dalla ferrovia Catania-Licata, nell'attuale Stazione di Canicattì, e passando fra Castrofilippo e Racalmuto, tra Favara e Grotte, allacciavasi alla Palermo-Porto Empedocle nella Stazione di Caldare. Questo tracciato incontrò tosto gravi opposizioni, perchè allungava soverchiamente il viaggio Palermo-Catania, e perchè non rispondeva neppure allo scopo di servire le ricche miniere di zolfo e di salgemma ed i popolosi Comuni di Racalmuto e di Grotte, pei quali due paesi proponevasi un'unica Stazione in contrada Colmitedda, a tre chilometri da Racalmuto ed a sei da Grotte, lontanissima dalle miniere.

Secondo progetto presentato nel 1871 dalla Direzione di Palermo. — Il Ministero, col proposito di eliminare queste opposizioni, ordinò nuovi studii di questa linea, ponendo per obbiettivo dei medesimi di avvicinarla maggiormente ai centri della produzione mineraria ed ai grossi abitati di Racalmuto e di Grotte. Ed i nuovi studii, compiuti dalla Direzione di Palermo nel 1871, condussero ad un tracciato che, riunendo i vantaggi reclamati da queste popolazioni e desiderati dal Ministero, riusciva ad un tempo più breve di quello proposto dalla Società e di più economico esercizio, eliminando una forte controppendenza di oltre 150^m fra scendere e salire, col portare il punto di distacco della nuova linea da quella di Licata, non alla Stazione di Canicattì, ma a Madonna dell'Aiuto, punto culminante di quella linea, posto quasi a livello coll'altipiano da percorrersi dalla nuova ferrovia fino alla sella di Grotte.

Però anche questo progetto, svolgendosi dalla Stazione di Grotte fino a quella di Caldare a mezza costa sulla sponda destra del vallone di Racalmare, a circa settanta metri sul fondo della valle, attraverso terreno accidentato e in mezzo alle peggiori argille che si incontrano in qu[elle] regioni interne dell'isola, non tardò a veder sollev[arsi] contro, dal lato tecnico, nuove opposizioni. Aggiung[a]si che, per la lunghezza del viaggio Palermo-Catania, questo tracciato aveva tuttavia un forte svantaggio per rispetto alla linea rivale, detta di Montedoro, per la valle del Salito.

Nuovi studii ordinati nel 1876. — Nacquero da questi fatti nuove esitanze e nuovi studii per la scelta della difficile linea interna, i quali si protrassero fino al 1876. Nell'agosto di quell'anno, ricevetti ordine dal Ministero di riportare sul terreno il tracciato dell'ultimo progetto della

linea delle Caldare, presentato dalla Direzione di Palermo, affine di proporvi quelle modificazioni che, nell' interesse della stabilità della strada, avrei ravvisate convenienti. In obbedienza a tale ordine, e dopo studiato diligentemente il tracciato riportato sul terreno, proposi, nei primi di settembre di quell'anno, il completo abbandono di quel tracciato fra le Caldare e la Stazione di Grotte, per portarlo sul versante opposto della montagna di Comitini, ripromettendomi con ciò i seguenti vantaggi: evitare quasi intieramente i tratti a mezzacosta in argille sconvolte, instabili, portando la linea su terreni solidi, cioè sui gessi e sui calcari; guadagnare alquanto di sviluppo fra le due Stazioni suddette, affine di potere superare il dislivello che le separa, 167^{m}, riducendo la pendenza, che era del 25 0[00 nel progetto del 1871, al 20 0[00; avvicinare le ricche zolfare sviluppate sul versante Nord di quella montagna, le quali avrebbero risentito poco o nessun utile dalla nuova linea secondo il progetto della Direzione di Palermo, non ostante la quale i prodotti di quelle zolfare (circa trentamila tonnellate di zolfo ogni anno) sarebbero stati, con maggior economia, mandati coi mezzi ordinarii alla Stazione delle Caldare. Oltre questo abbandono radicale della linea ultima studiata fra Grotte e Caldare, altre varianti minori furono da me proposte fra Grotte e Canicattì, tra le quali due di non lieve importanza: una presso Racalmuto per evitare la ripida mezzacosta, che dalla valle Canalotto si doveva percorrere fino alla sella della Falce; e l'altra presso il vallone Cazzola, per migliorare l'attraversamento di questo vallone ed evitare la galleria S. Marta, proposta sulla sponda sinistra del medesimo.

Autorizzato senza dilazione a far studiare la prima e più importante di queste varianti, e sollecitato a ripresentare nel minor tempo possibile il nuovo progetto della linea, rassegnai al Ministero nel febbraio 1877 il risultato dei nuovi studii, riservandomi di inviare bentosto anche i progetti delle due varianti proposte nel tratto Grotte-Canicattì. E qui mi occorre ricordare, a titolo di pubblico ringraziamento, che nel novembre 1876, quando, compiuti gli studii di campagna, attendevasi a redigere il nuovo progetto di questa linea, l'egregio ingegnere Mottura, distinto geologo e profondo conoscitore di queste regioni, accondiscendendo ai miei inviti ed alle istanti preghiere dei miei ingegneri, suoi amici, compiacevasi di perlustrare diligentemente il nuovo tracciato, approvando e calorosamente appoggiando l'idea delle due varianti di Cazzola e di Racalmuto, non ancora studiate aventi l'una e l'altra per iscopo di evitare gravi difficoltà di esecuzione e di conservazione della linea; lodò la preferenza data al nuovo tracciato fra Grotte e Caldare, e fornì ampie e preziose spiegazioni sulla struttura dei difficili terreni attraversati.

Nel giugno 1877 presentavo al Ministero il compimento degli studii affidatimi intorno a questa linea, rassegnando al tempo medesimo il progetto delle due indicate varianti di Cazzola e di Racalmuto, delle quali venne ammessa la prima, ma non la seconda, perchè trovata soverchiamente costosa rispetto al progetto primitivo, e giudicata non abbastanza necessaria una tale maggiore spesa.

Approvazione della linea. — In questo frattempo, cioè nei primi mesi del 1877, venne rimessa sul tappeto la proposta della continuazione della linea Palermo-Catania per Vallelunga. Questo tracciato, accorciando sensibilmente la traversata fra quelle due città, ed essendo validamente appoggiato da Palermo e da Caltanissetta, rimase alfine vittorioso nella lotta sì lungo tempo dibattuta; ma la linea delle Caldare non ebbe perciò a soccombere, chè Ministero e Parlamento, convinti dell' importanza di questa breve linea per il traffico locale attivissimo, sia per le numerose popolazioni che tocca, sia per le ricchezze minerarie che è destinata a raccogliere, ne deliberarono la costruzione simultaneamente a quella della linea centrale per Vallelunga.

In forza di tale deliberazione, il Ministero, nel gennaio 1878, ne decretava l'appalto, dividendo, in base al progetto ultimo approvato, la linea in due tronchi, cioè:

TRONCHI		Lunghezza	IMPORTO presunto	Deliberatario	RIBASSO d'asta	
1.o Tronco	Madonna dell'Aiuto Racalmuto	13,155.64	2,210,000	Impresa Canova	21	1140[0
2.o Tronco	Racalmuto . . . . . Caldare	12,299,66	4,298,000	Impresa Marsaglia	13	130[0
	Totali	27,455.30	6,508,000			

Appena approvata, col bilancio dei lavori pubblici, la somma stanziata per questi lavori, stipulavansi con le suddette Imprese i relativi contratti d'appalto, e nel settembre 1878 ponevasi mano alla consegna dei lavori.

II.

CARATTERE GENERALE DELLA LINEA

Terreni attraversati — **Solfare.** — Questa linea è letteralmente una linea di mezzacosta, dacchè la medesima, staccandosi dalle Caldare, a metri 335 sul livello del mare, si svolge a spira sui due versanti della montagna di Comitini, sollevandosi per m. 175 sopra una lunghezza di chilometri dieci fra Caldare e Grotte; in questo tratto, toltine i tratti orizzontali delle Stazioni, la linea ha la pendenza quasi costante del 20 0[00; dopo raggiunto l'altipiano, sul quale trovansi Grotte, Racalmuto e Madonna dell'Aiuto, la linea lo attraversa, mantenendosi per quanto possibile sulle linee di displuvio, che le asseconda con frequenti contropendenze, senza però mai oltrepassare l'inclinazione del 20 0[00.

Tutta la linea in generale, ma specialmente il tratto fra le Caldare e Grotte, presenta un tracciato assai difficile.

Su tutto il versante Nord-Ovest della montagna di Comitini, cioè fra le Caldare e la galleria Sinatra, dominano i calcari marnosi ed i gessi, con forti pendenze trasversali, rotti in diversi tratti, dando origine a profondi valloni, ovvero mettendo a nudo il terreno solfifero od i *tripoli* e le argille sottostanti. Nei calcari marnosi, le costruzioni non incontrarono che mediocri difficoltà; non così nei gessi, i quali, oltrecchè difficili e costosi ad escavarsi, presentaronsi sovente a piccoli strati, con sottili intercalazioni di marne o di gessi marnosi umidicci, sui quali o determinaronsi o davansi forte a temere dei gravi scoscendimenti: quindi la necessità o di estesi sbancamenti, o di robusti muri di sostegno, costrutti a brevi tratte a modo di contrafforti internati sotto i banchi di gesso da sostenersi.

I profondi valloni si attraversarono con viadotti, dei quali tre in muratura. Di questi, il Rauciditi ed il Conte sono ad un solo ordine di archi, hanno lunghezza di circa 115 metri ed altezza massima di 24 metri; il terzo, quello del Pozzillo, è a doppio ordine, lungo 162 metri, con altezza massima di 28 metri. Un quarto viadotto, quello di Balataliscia, è in ferro ad una sola travata, di m. 30 di luce.

Quest'ultimo viadotto fu proposto ed approvato, non per l'importanza del vallone, ma per un altro fatto tutto speciale ad un tratto di linea in discorso, voglio dire all'attraversamento delle solfare. Sei sono i gruppi di solfare attraversati da questa linea, posti tutti fra la galleria Conte e la galleria Sinatra: quattro di essi in piena attività, e due quasi abbandonati. In questi attraversamenti, oltre alla difficoltà di un suolo profondamente accidentato dai numerosi e potenti cumuli di *ginesi* (avanzi della torrefazione del minerale di solfo), e dei frequenti e colossali scoscendimenti cagionati da quelli stessi ginesi, sia pel loro proprio peso, sia pel rammollimento dei tufi ed argille sottostanti, mantenute umide e fortemente sovracca-

ricate su mezzecoste ripidissime, si dovette ancora provvedere ad altra nuova difficoltà, cioè a quella di un sottosuolo minato dai vuoti delle gallerie. Mercè il rilievo di queste, fornito dal R. Corpo delle miniere, si potè acquistare la convinzione che i timori, da molti manifestati sul pericolo di tali attraversamenti, erano esagerati, essendo in molti punti tali gallerie ricoperte da potenti strati di terreno vergine e sodo da assicurare completamente la ferrovia, ed altrove, e specialmente le gallerie più superficiali, essere state otturate o per cadute, o per rigonfiamento delle terre.

Lo stesso rilievo permise di determinare i riempimenti da farsi in alcune gallerie tuttora aperte, ed indicò come nella traversata del vallone di Balataliscia la ferrovia avrebbe dovuto poggiare sopra un terreno minato da gallerie sovrapponentisi fino a notevoli profondità, donde si arguì la convenienza di ridurre, in detta traversata, al minimo possibile la superficie d'appoggio della sede stradale.

Questo criterio condusse all'adozione di un viadotto con due sole spalle, fondate cadauna su due pilastri spinti fino al terreno sodo (incontrato ad oltre 40 metri sotto il suolo), rilegati poi detti pilastri fuori terra da un robusto vôlto, sul quale si elevarono le spalle sopportanti la travata.

La traversata delle solfare, oltre a questo costoso viadotto, rese necessarie importantissime opere di prosciugamento e di consolidamento, per bonificare e sostenere le terre argillose, fradicie, sottostanti ai ginesi. Frequentissime sono tali opere di bonifica, cioè drenaggi e robusti banchettoni di materie scelte fra le più inalterabili dall'azione delle acque, che occorsero non solo nella traversata delle solfare, ma in tutto il resto della linea, e più specialmente fra la galleria Sinatra e la Stazione di Castrofilippo, nel quale tratto la linea corre per intiero sui terreni argillosi sottostanti alla formazione solfifera. Ivi, ad eccezione del breve tratto nel quale la linea svolgesi nell'altipiano roccioso che circonda il paese di Racalmuto, abbondano le argille ed i tufi bituminosi, alternati fino a grandi profondità, e quindi affatto instabili. Gli stessi tripoli, terreno per sè sciolto, permeabile e buonissimo, tanto abbondanti fra Grotte e Racalmuto, si trovarono alternati con straterelli di argilla, o disposti a lenti avviluppate dalla stessa materia, che si rende lubrica colle acque trasmesse con tanta facilità da quelle terre, dando origine a tanti scoscendimenti affatto imprevisti, che resero costosissima la linea.

Se però si è resa costosa la costruzione, è lecito sperare che sarà d'altrettanto alleviata la manutenzione, avendo in questa linea messo largamente a profitto l'esperienza fatta sulle altre ferrovie costrutte in queste regioni, nulla risparmiando per levare dal contatto delle acque le argille ricche di sali, causa precipua della instabilità di molti tratti delle linee di quest'isola, escludendo assolutamente queste terre dalla formazione dei rilevati, rimuovendo le terre rese cattive per intercalazione di argille, segregandole da queste, e disponendole in altra posizione che ne assicura la stabilità.

Da Castrofillippo fino a Canicattì, la linea si ritrova nuovamente e quasi per intiero sui calcari marnosi, sui quali si è sviluppata senza gravi difficoltà.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Agosto 1880).

In relazione ai prodotti ferroviarii riferiti nel precedente nostro numero, pubblichiamo oggi quelli relativi al mese di agosto 1880, confrontati con quelli dello stesso mese del 1879.

Il prodotto generale del mese d'agosto 1880 salì a L. 15,461,780 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L. 7,355,118
Bagagli	» 266,190
Merci a grande velocità	» 1,321,976
Id. a piccola velocità	» 6,417,788
Prodotti diversi	» 100,708
Totale	L. 15,461,780

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 8,714,144	L. 8,462,176
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 1,486,009	» 1,446,418
» Romane	» 2,600,010	» 2,619,591
» Meridionali	» 2,230,362	» 2,073,972
» Venete	» 92,836	» 94,177
» Sarde	» 115,354	» 91,012
Ferrovia Torino-Lanzo	» 53,612	» 52,230
» Torino-Rivoli	» 18,370	» 18,678
» Settimo-Rivarolo	» 13,917	» 12,767
» Milano-Saronno-Erba	» 77,397	» 26,119
» Conegliano-Vittorio	» 9,652	» 8,901
» Sicula Occidentale	» 50,117	» —
Totale	L. 15,461,780	L. 14,906,041

Si ebbe dunque nell'agosto 1880 un aumento di L. 555,739 in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Romane, che diminuirono di L. 19,581; le Venete, che diminuirono di L. 1,341; e la Torino-Rivoli, che diminuì di L. 308. L'aumento principale si ebbe sulle Ferrovie dello Stato con L. 251,968.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto agosto 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

	1880	1879
Ferrovie dello Stato	L. 62,555,050	L. 59,628,635
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 10,574,611	» 10,142,835
» Romane	» 19,524,910	» 18,428,006
» Meridionali	» 14,688,966	» 14,448,866
» Venete	» 680,780	» 611,806
» Sarde	» 737,982	» 706,922
Ferrovia Torino-Lanzo	» 312,386	» 302,804
» Torino-Rivoli	» 400,505	» 100,749
» Settimo-Rivarolo	» 92,921	» 90,637
» Milano-Saronno-Erba	» 430,561	» 94,637
» Conegliano-Vittorio	» 63,077	» 37,884
» Sicula Occidentale	» 111,963	» —
Totale	L. 109,873,712	L. 104,593,781

Si ebbe dunque, nel suindicato periodo del 1880, un aumento di L. 5,279,931 in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, fuorchè la Torino-Rivoli, che diminuì di L. 244. L'aumento principale si nota sulle Ferrovie dello Stato con L. 2,626,415. —

La lunghezza assoluta delle linee al 31 agosto 1880 era di chilom. 8665, come nel mese precedente, mentre nell'agosto 1879 era di chil. 8392; e la lunghezza media in esercizio dal 1° gennaio al 31 agosto 1880 era di chilom. 8420, mentre quella dello stesso periodo di tempo del 1879 era di chil. 8274.

Dal 1° gennaio al 31 agosto anno corrente si sono aperti all'esercizio i 247 chil. già descritti nel precedente numero, non essendosi nel mese di agosto aperto alcun nuovo tronco di ferrovia. —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in eser-

cizio nel mese di agosto 1880 fu il seguente, confrontato con quello dell'agosto 1879:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	2,296	L.	2,244
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,589	»	1,546
» Romane	»	1,545	»	1,557
» Meridionali	»	1,538	»	1,430
» Venete	»	677	»	687
» Sarde	»	345	»	393
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,675	»	1,632
» Torino-Rivoli	»	1,500	»	1,526
» Settimo-Rivarolo	»	605	»	555
» Milano-Saronno-Erba	»	1,280	»	816
» Conegliano-Vittorio	»	877	»	809
» Sicula Occidentale	»	414	»	—
Media complessiva	L.	1,799	L.	1,792

Si ebbe dunque nel mese di agosto 1880 un aumento di L. 7 nella media chilom., in confronto del 1879.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto agosto 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	16,518	L.	15,862
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	11,309	»	10,857
» Romane	»	11,608	»	11,014
» Meridionali	»	10,130	»	9,964
» Venete	»	4,969	»	4,465
» Sarde	»	2,871	»	3,060
Ferrovia Torino-Lanzo	»	9,762	»	9,462
» Torino-Rivoli	»	8,375	»	8,396
» Settimo-Rivarolo	»	4,040	»	3,940
» Milano-Saronno-Erba	»	7,176	»	5,914
» Conegliano-Vittorio	»	5,734	»	6,314
» Sicula Occidentale	»	3,293	»	—
Media complessiva	L.	13,049	L.	12,641

Si ebbe dunque nella media generale chilom. durante il suddetto periodo del 1880, un aumento di L. 408 in confronto del 1879. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del mese d'agosto 1880, dedotte le tasse erariali, ascese a L. 12,564, cioè con diminuzione di L. 97 in confronto dell'agosto 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto agosto 1880 ascese a L. 75,508, cioè colla diminuzione di L. 1,543 in confronto dell'eguale periodo del 1879.

L'ESERCIZIO DEI TRAMWAYS A VAPORE

Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai Prefetti la seguente Circolare, relativa ai provvedimenti per la sicurezza dell'esercizio dei *tramways* a vapore:

Roma, 15 novembre.

Gli infortunii, che con frequenza si verificano sui *tramways* esercitati con macchine a vapore, hanno richiamato l'attenzione del Governo; il quale, se ha potuto, entro i limiti consentiti dalla legge, secondare lo sviluppo di questo nuovo mezzo di locomozione, svincolandolo da molteplici formalità, non deve però tollerare che la sicurezza del transito ordinario sulle vie, e specialmente su quelle di grande traffico ove sono stabiliti i *tramways*, venga menomamente compromessa per difetto di sorveglianza o per inadempimento, da parte degli esercenti, delle misure di cautela prescritte dai veglianti regolamenti e dai decreti di autorizzazione dell'esercizio.

Le vie ordinarie, sulle quali sono stabiliti i *tramways*, presentano in molti casi condizioni altimetriche e planimetriche difficili, con forti pendenze e con curve di raggio minimo; per cui, il trasgredire le condizioni imposte per il *maximum* di velocità e per il numero delle carrozze che le locomotive devono rimorchiare, può esser causa di gravi disastri.

Condizione poi essenzialissima di sicurezza è quella, che il personale addetto all'esercizio dei *tramways*, e specialmente i macchinisti, abbiano le cognizioni ed i titoli che si richiedono allo esercizio delle loro funzioni.

Su questi punti io richiamo l'attenzione dei signori Prefetti e dei regi Commissarii tecnici per lo esercizio delle ferrovie, onde non siano tollerati abusi o negligenze nell'eseguimento delle prescritte condizioni; trovando essi nelle leggi e nei regolamenti sulla materia, facoltà sufficienti per richiamare i trasgressori alla osservanza dei loro doveri, o per assoggettarli, ove occorra, alle penalità sancite dalla legge.

Un pericolo immediato, nelle attuali condizioni di esercizio dei *tramways*, deriva specialmente dai treni notturni, avendo la esperienza dimostrato che, ad evitare pericoli di contatto e di urto improvviso coi veicoli ordinarii e coi pedoni, non bastano di nottetempo le ordinarie precauzioni.

È per ciò che alcune Prefetture, preoccupandosi della necessità di porre un riparo a questo stato di cose, non hanno esitato, pei *tramways*, ad inibire con apposite ordinanze i treni notturni.

Senza entrare in altre considerazioni, io lascio ai signori Prefetti di giudicare della opportunità di adottare o meno uguale misura per i *tramways* a vapore in esercizio nelle provincie rispettive, punto non dubitando che, tanto per questa, quanto per tutte le altre cautele dirette a tutelare la vita delle persone, essi non prenderanno norma che dal pubblico interesse.

Il ministro BACCARINI.

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE IN FRANCIA

Il *Journal Officiel* ha pubblicato la situazione, alla fine del 3° trimestre 1880, dei lavori delle ferrovie d'interesse generale, dichiarate di utilità pubblica e non aperte all'esercizio al 1° gennaio a. c. Queste informazioni permettono di apprezzare gli sforzi fatti su tutti i punti del territorio per arrivare ad un compimento il più rapido possibile della rete delle ferrovie francesi.

Le linee concesse e da eseguire interamente dalle grandi Compagnie e Compagnie diverse sono in numero di 47, e presentano uno sviluppo totale di 1821 chil. Il principio

dei lavori non rimonta al di là del 1877, e la quasi totalità delle linee è in costruzione, poichè i cantieri procedono o procedettero alla esecuzione di 1552 chil.

Al 30 giugno ultimo, la spesa sostenuta per queste linee ammontava a 175,554,000 fr.; i lavori del 3° trimestre assorbirono 21,539,000 fr., di guisa che la spesa totale fatta sino al 30 settembre ultimo scorso ascendeva a 197,093,000 fr., ripartiti come segue tra le dette Compagnie:

Nord	Fr. 18,869,000
Est	» 5,314,000
Ovest	» 18,080,000
Mediterraneo	» 86,980,000
Linee diverse	» 67,850,000
	Fr. 197,093,000

Al di fuori dei 1821 chil. di linee concesse, di cui si è detto più sopra, si hanno pure 696 chil. di linee che sono anch'esse concesse alle Compagnie, ma di cui lo Stato si è riservata l'infrastruttura. I lavori sono terminati o attaccati sopra 415 chil. Al 30 giugno scorso eransi spesi per queste linee 106,420,000 fr., a cui bisogna aggiungere 7,460,000 fr. durante il 3° trimestre; il che porta a 113,880,000 fr. la somma consacrata ai lavori d'infrastruttura al 30 settembre 1880.

Il 3° quadro pubblicato dall'Amministrazione si riferisce a 19 linee diverse, che abbracciano insieme la lunghezza di 1080 chil., da costruire o completare da parte dello Stato. I lavori sono compiuti od attaccati sopra 986 chil. La spesa relativa è stata di 93,659,000 fr. pei lavori eseguiti, dal loro principio sino alla fine dei due primi trimestri dell'anno in corso: al 30 settembre, la spesa totale raggiungeva dunque 103,668,000 fr.

Il gruppo più importante si compone delle linee nuove da costruirsi dallo Stato. Quivi si ha dinnanzi un complesso di 65 linee, il cui sviluppo rappresenta 3099 chil. Tutte queste linee furono dichiarate di pubblica utilità sino dal 1875, ed un numero abbastanza grande di esse fa parte della rete complementare. Sopra questa lunghezza, 1906 chil. erano in costruzione al 30 settembre scorso, ed i cantieri erano aperti sino dal principio dell'anno sopra 1104 chil. I lavori, i più antichi dei quali risalgono al 1877, avevano assorbito 130,434,000 fr. alla fine del 1° semestre 1880; durante il 3° trimestre dello stesso anno erano stati impiegati 30,989,000 fr. in lavori. La spesa totale ascendeva dunque, al 30 settembre scorso, a 161.423,000 fr.

Le spese di studii di ogni natura ascendevano, al 30 settembre, a 6,646,000 fr.

La ricapitolazione delle cifee suddette dimostra che il complesso delle linee d'interesse generale dichiarate di utilità pubblica, ed i cui lavori erano in corso di esecuzione o da intraprendere al 30 settembre 1880, presenta uno sviluppo di chil. 6,696, di cui 4,859 in costruzione. La spesa totale impegnata alla stessa data era di 582,710,000 franchi.

Per dare una idea dell'attività colla quale si procede in tali lavori, basta constatare che, dal 30 giugno al 30 settembre 1880, si spesero 46,769,000 fr., cioè 24,554,000 di più che durante l'eguale periodo del 1879. L'aumento delle spese sulle linee nuove da costruire dallo Stato fu di 15.460,000 fr.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In relazione all'annuncio datone nel numero precedente, siamo in grado di fornire alcune dettagliate indicazioni sugli studii presentati testè dalla Direzione della linea Novara-Pino per l'allacciamento di Milano per Gallarate alla linea internazionale del Gottardo.

Questi studii, presentati sotto forma di progetti sommarii in epilogo per servire di base al sollecito giudizio per la scelta del tracciato, sono però precisi e definitivi, perchè basati sopra appositi e completi rilievi, e corrisponderanno esattamente ai progetti d'appalto, che si stanno compilando. Essi riflettono il collegamento, sia alla linea lacuale, sia al tracciato di Valcuvia per Ternate, e, per questo secondo caso, la diramazione a Laveno.

Dagli elaborati che costituiscono i detti progetti e dalle cifre che abbiamo potuto esaminare, poste a confronto in un prospetto riassuntivo che correda la Relazione, possiamo dedurre un primo giudizio, ed è di molto favore pel proposto allacciamento Gallarate-Mombello presso Laveno al tracciato lacuale.

Questo collegamento, progettato colle modalità di una linea internazionale, ci pare provvedere a tutti gli interessi; perchè, mentre da un lato consente l'esecuzione della linea lacuale, soddisfacente agl'interessi di Genova, unisce Milano e la regione lombarda alla galleria del Gottardo con una via agevole per costruzione, ottima per condizioni d'esercizio, vantaggiosa pel tracciato che percorre plaghe importanti e floride.

Infatti, se è vero che lo sviluppo della linea progettata risulta, fra Gallarate e il confine per Laveno, maggiore di circa un chilometro in confronto di quella per la Valcuvia, la somma dei dislivelli, lo sviluppo e la entità delle pendenze sono di gran lunga minori che nella prima, e ciò migliora d'assai per essa le condizioni di esercizio: vantaggio essenziale per una linea che dovrà sostenere forti concorrenze.

Inoltre, questa via di comunicazione percorre, fra Gallarate e Besozzo, località e borgate, quali Varano, Ternate e Besozzo, ricche e industriose, nelle quali importanti opificii impiegano braccia, ingegno e denaro della regione lombarda; e mentre la linea di Valcuvia solcherebbe le verdeggianti, ma deserte pendici di quella valle, e toccherebbe le operose, ma povere borgate che la popolano, la via proposta ne toccherebbe i due sbocchi presso Besozzo e presso Germignago, nei quali punti si raccoglie ciò che di ragguardevole contiene quella valle, e collegherebbe Milano e la Lombardia a Laveno, al Lago Maggiore ed alle importantissime località della sponda destra del lago, ed alla valle dell'Ossola. E la Stazione di Laveno, scalo del lago, punto di diramazione delle due linee, sarebbe suscettibile, collocata com'è allo sbocco della valle del Boesio, del massimo sviluppo possibile.

Noi non vogliamo prevenire il giudizio definitivo, che daranno i competenti consessi e l'on. Ministro dei lavori pubblici; però non esitiamo ad esprimere il nostro avviso su questo progetto studiato dalla Direzione della Novara-Pino, poichè ci sembra ch'esso debba riescire accetto ai difensori degl'interessi lombardi e segnare forse la via di conciliazione fra questi e quelli importantissimi del commercio internazionale.

Ci riserviamo di ritornare sull'argomento con maggior copia di dettagli, tanto sugli studii fatti dalla suddetta solerte Direzione per la linea d'accesso e pei raccordi relativi, quanto sul valore dei diversi tracciati.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle sue sedute della scorsa settimana, ha preso le seguenti deliberazioni in materia ferroviaria:

Costruzione del 2° tronco dal chil. 133 al chil. 145 della ferrovia Aquila-Rieti;

Costruzione del tronco dal chil. 20 al chil. 61 della ferrovia Benevento-Campobasso;

Lavori di difesa alla sponda destra del fiume Dittaino, al chil. 70 della ferrovia Catania-Licata;

Consolidamento del rilevato n. 45 e delle trincee di accesso alla galleria di Freddicelli, al chil. 72 della ferrovia Palermo-Porto Empedocle;

Lavori di difesa contro gli straripamenti del fiume Coscile tra i chil. 4 e 7 della ferrovia Buflaloria-Cosenza;

Costruzione di un ponte a travata metallica sul fiume Freddo, nel chil. 70 della ferrovia Palermo-Trapani;

Lavori di consolidamento alle fondazioni del muro perimetrale del deposito locomotive nella Stazione centrale di Napoli.

Ha del pari approvato:

Un progetto per impianto di una Stazione per incrociamento dei treni a Villacella, tra Sant'Ilario e Reggio, nella ferrovia Piacenza-Bologna;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco San Bernardino-Fara, della ferrovia Novara-Varallo (escluso il ferro di armamento della via, i meccanismi fissi ed i fabbricati delle Stazioni e delle case cantoniere);

Ed un progetto di massima pel tronco Lavezzola-Lugo, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

Dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, il Consiglio amministrativo delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 18 corrente, deliberava di approvare:

1. Alcune modificazioni al Regolamento per gli esami di concorso ai posti di giornaliero, ed al Regolamento disciplinare;
2. Una maggiore spesa occorsa per l'impianto della illuminazione a gaz nella Stazione di Ancona;
3. Una vendita di terreno presso Sgurgola;
4. Alcuni lavori di secondaria importanza da imputarsi al bilancio Costruzioni;
5. La costruzione di 60 nuove case cantoniere;
6. Una nuova spesa di L. 50,000 per la chiusura delle linee;
7. Alcuni lavori sulla linea Foligno-Falconara, per difenderla dalle corrosioni dei fiumi Topino e Goldognola;
8. Alcuni restauri alla galleria di Magione, sulla linea Firenze-Foligno;
9. La proroga del contratto in vigore pei trasporti a domicilio pel facchinaggio nella città di Roma;
10. L'acquisto di varii generi occorrenti all'esercizio, come olio d'oliva, grue scorrevoli, biacca ed olio di lino.

Ci manca la solita lettera da Roma. Constandoci che l'egregio nostro corrispondente ce l'ha spedita, non possiamo che incolparne la Posta.

Dobbiamo di nuovo fare un caldo appello alla cortesia e convenienza dei nostri confratelli, specialmente di Genova, di voler chiaramente citare la fonte, allorchè si valgono delle nostre particolari informazioni, ed in generale di tutto ciò che costituisce una vera proprietà del giornale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge ferroviaria. — La Giunta per il progetto di modificazioni alla legge ferroviaria ha approvato, nella sua riunione del 16 corr., dopo viva discussione, l'articolo 3 con varii emendamenti, fra i quali il più importante, proposto dall'on. Grimaldi, accorda agli enti morali la facoltà di subconcedere per le linee di quarta categoria, ma dietro l'approvazione governativa.

Circa l'articolo 7, che concerne la tabella di riparto delle somme per le linee di prima categoria, sono sorte molte questioni, e si è risoluto di chiedere schiarimenti al Ministro dei lavori pubblici.

Sull'articolo 8, ha deliberato di sopprimerlo come inefficace e pregiudizievole, perchè non si può ammettere che ne' Capitolati s'imponga alle Imprese l'obbligo di costruire, anche senza pagamento di somme e senza interessi, e di contentarsi di essere rivalse cogli stanziamenti ordinarii del bilancio e nelle medesime epoche da esso stabilite.

L'art. 9, è stato approvato con l'aggiunta, proposta dall'on. Grimaldi, che le concessioni debbano venir sottoposte all'approvaziane del Parlamento.

L'art. 10, relativo alle linee concesse alle Meridionali, è stato sospeso, perchè si è riconosciuto necessario di sentire l'on. Ministro dei lavori pubblici circa le modalità tecniche che ritiene opportune a riformare le precedenti Convenzioni.

La Commissione si riunirà nuovamente (oggi mercoledì), sotto la presidenza dell'on. Solidati, perchè alcuni commissarii sono pure occupati nei lavori della Commissione del bilancio.

Tramways di Roma. — Abbiomo esaminato (dice la *Libertà*) le nuove vetture del *tramway* della Via Nazionale. Esse sono assai comode ed eleganti. Più piccole di quelle della linea Roma-Tivoli, esse sono di una leggerezza unica, ed insieme presentano una solidità non comune.

Escono dallo Stabilimento Grondona di Milano, e meno l'altezza, sono in tutto e per tutto eguali a quelle della suddetta linea. Possono contenere comodamente 12 persone sedute nell'interno, ed altrettante circa sulle piattaforme esterne: in tutto circa 30 persone.

Sono munite di freni potentissimi da poter comodamente discendere le forti pendenze della Via Nazionale, lungo il tratto dalla piazza di Magnanapoli a San Romualdo. I freni sono fatti in modo, che le vetture in discesa possono essere istantaneamente fermate. Lungo quest'ultimo tratto, le vetture saranno rimorchiate da quattro robusti *cavalli*; lungo il rettilineo della Via Nazionale e le altre *strade* adiacenti, solamente da due. La Società ha acquistato *buon* numero di ottimi cavalli; ha provveduto all'acquisto di eleganti e solidi finimenti, e ad un vestiario speciale per tutto il personale di servizio.

— L'*Opinione* dice che l'esempio del *tramway* di via Nazionale ha dato buoni frutti.

Essa è informata che una Società privata ha presentato domanda al ff. di Sindaco di Roma per ottenere la concessione di costruire una linea di *tramway* da piazza Montanara a San Paolo. Cotesta linea riuscirà utilissima, se si pensa alla continua e straordinaria affluenza di visitatori a quella basilica.

Il progetto è stato mandato all'Ufficio tecnico perchè lo esamini, e tornerà poi alla Giunta ed al Consiglio.

Tramways Rieti-Corese. — Il *Popolo Romano* scrive:

La notizia che una linea di *tramway* avrebbe percorso la via Quinzia, che da Passo Corese mette a Rieti, ha commosso la Sabina.

Fra i Comuni, che hanno già dato prova di interessarsi a quest'opera, vi è stato quello di Fara Sabina, che diede incarico ad un suo concittadino di trattare coi promotori della linea del *tramway*, perchè una variante collegasse il territorio di Fara alla linea centrale.

Infatti si convenne che il Municipio di Fara avrebbe concorso con L. 1000 annue per 40 anni, avrebbe accordato alla Società che il *tramway* venisse costruito sulla via comunale, ed avrebbe pagato l'espropriazione per quella parte di terreno che occoresse in più; avrebbe infine sborsato L. 1000 per spese di studii.

Questa deliberazione della Giunta dev' essere sottoposta all'approvazione del Consiglio, il quale certamente riconoscerà l'importanza della Convenzione fatta dalla Giunta.

Questo lodevole esempio dovrebbe trovare imitatori negli altri Municipii, per i quali dovrà percorrere la linea.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione* del 18:

Quest'oggi incomincia, sulle linee aperte dalla Società dei *tramways* di Firenze, il servizio delle carrozze di 1[a] classe.

Le distanze, che adesso si percorrono con i nostri *tramways*, e quelle anche più grandi che si percorreranno in breve, quando da Firenze si andrà oltre che a Prato, a Poggio e Cajano ed alla Beata a Signa, richiedevano queste comodissime ed eleganti carrozze.

La Società volle soddisfare anche in questa parte i desiderii del numerosissimo pubblico che essa serve.

Nè a ciò si limitava la Società dei *tramways* di Firenze; ma facendosi interprete del voto ripetutamente emesso dalla stampa fiorentina, perchè una comoda Stazione pei viaggiatori fosse dal Municipio concessa alla Società in piazza Santa Maria Novella, volle anche in questa parte soddisfare i desiderii di cui si facevano interpreti i giornali, e prendeva in affitto un negozio, che si trova su quella piazza a lato della bottiglieria Cornelio, riducendolo a bella sala d'apetto per i viaggiatori.

Ferrovia Mestre-San Donà-Portoguaro. — Alle ore 10 antimeridiane di sabato 4 dicembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Venezia, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Mestre — San Donà — Portogruaro, compreso fra Mestre e San Michele del Quarto, in provincia di Venezia, della lunghezza di metri 15,000 (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento della via ed i meccanismi fissi), per la presunta somma di L. 243,546

I lavori dovranno essere compiuti entro 18 mesi dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Venezia, pel deposito interinale di L. 15,000, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 25,000, come sopra.

Ferrovia Como-Lecco. — Il *Sole* del 19 annuncia che il Consiglio provinciale di Como ebbe a discutere lungamente in questi giorni, com'erasi annunciato, sopra varii progetti della ferrovia Como-Lecco ed intorno ai quali si concentravano gli interessi delle varie località. Finalmente, dopo averli tutti esaminati sotto ogni rapporto, si è prescelta la linea che da Como va a Cantù ed Alzate, d'onde, passando presso Molteno, Annone ed Oggiono, arriva a Civate, e di là a Lecco. Così si attraversa la zona più popolosa e più industriale della Brianza, e la ferrovia Bergamo-Lecco raggiunge la gran linea internazionale del Gottardo.

In conseguenza di tale deliberazione, il Consiglio stesso ricusò il concorso di L. 200 mila, chiesto dalla Provincia di Bergamo pel tronco da Ponte S. Pietro a Seregno.

Tramvia Menaggio-Porlezza. — La Banca della Svizzera italiana ha chiesto alla Deputazione provinciale di Como la concessione per costruire una linea di tramvia da Menaggio a Porlezza. Questa linea allacerebbe i tre laghi, poichè da Porlezza si proseguirebbe coi piroscafi fino a Ponte Tresa, e di là un'altra tramvia andrebbe sino a Luino. Il Consiglio provinciale sarà presto convocato per deliberare in proposito.

Ferrovia Pinerolo-Bricherasio-Barge-Torre Pellice. — Scrivono da Bricherasio, 17, alla *Gazzetta Piemontese*:

Oggi convennero qui i rappresentanti di dodici Comuni del circondario, interessati per la costruzione della nuova ferrovia Pinerolo-Bricherasio-Barge-Torre Pellice.

Essi si radunarono nella sala del Municipio, sotto la presidenza del generale Morozzo Della Rocca.

Scopo della riunione era quello di concertarsi sui mezzi per ottenere il pronto compimento della ferrovia, tanto necessaria per gl'interessi industriali e commerciali di queste vallate.

Dopo una discussione assai animata, si convenne di indirizzare al Ministro dei lavori pubblici un ricorso, che venne firmato da tutti gli intervenuti.

Tale ricorso, dopo molti considerando, conchiude così:

« Dalli sottoscritti rappresentanti gli interessi locali delli Comuni direttamente allacciati da questo gruppo ferroviario Pinerolo-Bricherasio, Bricherasio-Torre Pellice e Bricherasio-Barge, si fa instanza all'E. V, onde, esaudendo il voto unanime più volte espresso da queste popolazioni, non che quello così chiaramente espresso dai Consigli comunale e provinciale di Torino e Cuneo, accordi, nel più breve tempo possibile, la concessione suddetta alla Società ferroviaria Torino-Pinerolo.

« Intanto si delegano, per rappresentare queste popolazioni presso al Governo e curarne gli interessi nella stipulazione della Convenzione, i rappresentanti la Giunta degli studii dei due tronchi e dei Comuni, gli onorevoli senatori, deputati e consiglieri provinciali di questi paesi, che si troveranno in Roma, nonchè il Sindaco di Torino ».

Tramway Cuneo-Saluzzo. — Il Consiglio comunale di Saluzzo ebbe ad occuparsi in questi ultimi giorni della domanda del signor Berrier Delaleu per il pagamento del premio di lire ventimila, statogli promesso nell'agosto 1879, *con che avesse data tutta la linea aperta all'esercizio non più tardi del* 30 *giugno* 1880.

Dopo viva discussione, che si aggirò specialmente sulla decadenza del signor Berrier Delaleu da ogni suo diritto, e sulla inopportunità di occuparsi di tale sua domanda, mentre i lavori della tramvia ed il materiale di esercizio sono tuttora incompleti, il Consiglio, quasi all'unanimità, votava il seguente ordine del giorno, formulato dal consigliere Ravelli:

« Il Consiglio, riservando a tempo più opportuno la questione della *convenienza* di accordare un sussidio al signor Berrier Delaleu, mentre lo dichiara decaduto da qualsiasi diritto alla somma precedentemente votata per la linea Cuneo-Saluzzo, passa all'ordine del giorno ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 20 dice che, nell'ultima sua adunanza, il Consiglio di amministrazione della ferrovia del Gottardo ha discusso la quistione dell'introduzione di convogli notturni, ed ha ritenuto come necessario un convoglio notturno diretto, affine di sostenere la concorrenza sulla ferrovia del Gottardo colle altre linee transalpine. Ora, secondo un progetto preliminare, questo convoglio notturno partirebbe da Basilea a 7 ore di sera, e giungerebbe a Milano entro le 9 o 10 ore del mattino, e retrocederebbe entro 6 o 7 ore di sera da Milano per essere a Basilea al mattino alle 9 o 10 ore.

La durata della corsa del convoglio diretto da Milano a Basilea è calcolata a 13 ore, a Zurigo 10 1[2, a Lucerna 10, mentre i convogli ordinarii da Milano a Basilea impiegheranno da 15-16 ore, a Zurigo 14, a Lucerna 13.

— Il Consiglio di Stato di Lucerna notificò al Consiglio federale il proprio rifiuto a pagare la sua quarta parte di sovvenzione al Gottardo.

Una delle condizioni della sovvenzione, esso dice, era la costruzione della linea Immensee-Lucerna; e non essendo stato adempiuto a tale condizione, l'obbligo di pagare la sovvenzione cessa pel Cantone di Lucerna.

Il Governo lucernese aggiunse tuttavia d'essere disposto a trattare col Consiglio federale per cercare una soddisfacente soluzione al conflitto.

Ferrovie svizzere. — In base al rapporto del Dipartimento delle ferrovie, steso in seguito ad una inchiesta praticata da competenti periti, l'apertura dell'esercizio per le persone sulla ferrovia economica Liestal-Waldenburg è concessa, alla condizione che siano sollecitamente eseguiti certi compimenti e lavori suppletorii. Circa al servizio merci, prima che sia concesso, sarà praticata un'altra ispezione.

Ferrovia del Sempione. — La proposta per un largo concorso della Francia all'esecuzione del traforo del Sempione sta per essere ripresentata alle Camere francesi.

Un Comitato di deputati, presieduto da Leone Renault, si propone di chiedere una sovvenzione di 40 milioni pei lavori del traforo. Un telegramma di ieri annuncia che tale proposta raccolse già 120 firme.

D'altra parte, i giornali francesi affermano che il signor Ceresole, presidente della Compagnia del Sempione, avrebbe promesso di far anticipare a tale oggetto dalla Svizzera la somma di 5 milioni.

Se tutto ciò si avverasse, è indubitato che si renderebbe assai probabile la non lontana apertura d'un nuovo valico alpino, che riuscirebbe assai vantaggiosa all' Italia.

Disastro in Francia. — Una grave disgrazia avvenne l' 11 corrente sulla linea ferroviaria Parigi-Lione. Il treno espresso num. 4, che veniva da Marsiglia, investì il treno-merci N. 1453, che correva verso Corbeil. Le due locomotive del treno espresso furono schiacciate, così pure tre vagoni del treno-merci, che vennero gettate ad una grande distanza dalla via, ove affondarono nella sabbia.

Il conduttore del treno N. 1453 rimase ucciso sul colpo. Fortunatamente non si ebbero a lamentare altre vittime. I macchinisti e i fuochisti del treno investito non si accorsero dell'accaduto prima di essere giunti alla prossima Stazione. I tre vagoni, che vennero gettati fuori dalle rotaie, erano carichi di carta e di cloro. La circolazione fu ristabilita il giorno seguente.

La responsabilità di questo accidente viene ascritta alla imprudenza del macchinista e del fochista del treno N. 4, i quali non tennero alcun conto dei segnali regolamentari.

Il macchinista ed il fuochista dovranno rispondere dinanzi alla Corte d'Assise dell'accusa d'omicidio per imprudenza

Il disastro del ponte sulla Tay (Inghilterra). — Sono state pubblicate le conclusioni della Commissione d'inchiesta sul disastro del ponte sulla Tay, accaduto il 27 dicembre 1879 in causa di un vento fortissimo, e di cui s'è tanto parlato.

È noto come pochi giorni dopo il disastro, cioè il 31 dello stesso mese, le Autorità inglesi avevano deciso di dare alle investigazioni il maggior peso possibile, onde rispondere all'emozione pubblica, che era salita ad altissimo grado. Il *Board of trade* giudicò opportuno di chiamare in suo aiuto delle persone non rivestite di un carattere ufficiale, in omaggio ad una interpretazione larga della libertà del giudizio. La Corte inquirente fu dunque composta dei signori: Rothery, commissario reale (Wreck commissioner, o commissario per gli avanzi dei naufragi): colonnello Yolland, capo-ispettore delle ferrovie; W. Barlow, presidente per l'anno 1880 dell'Istituzione degli ingegneri civili.

Le sedute di questa Corte si tennero a due riprese sul posto stesso del disastro, ed in seguito per tre settimane non interrotte a Londra nel palazzo dei Lordi, cioè nella sede del Parlamento. Il rapporto doveva essere presentato alle due Camere.

Nulla fu trascurato perchè l'inchiesta riescisse minuziosa e coscienziosa, e perciò appunto più autorevole il giudizio.

Esso si compone di due parti: la prima è chiamata « rapporto della Corte », ed è firmato solo da Yolland e Barlow; l'altra è il rapporto della minoranza, e non è firmato che dal presidente Rothery. Ecco la ragione di due rapporti: le istruzioni date alla Corte indicavano, come formanti oggetto dell'inchiesta, le « *cause che avevano contribuito al disastro e le condizioni nelle quali s'era prodotto* ». I membri non ufficiali del tribunale avevano quindi concluso che non si domandava loro di designare le persone a cui incombeva la responsabilità degli errori eventualmente commessi. Il sig. Rothery, al contrario, si sentiva, in virtù della sua posizione ufficiale, obbligato a designare i colpevoli. Còmpito ingrato, come si vede, ma al quale egli dichiarò essere tenuto dal suo dovere. Il modo energico e fermo col quale s'è disimpegnato in questo sgraziato affare, gli valse l'approvazione unanime della stampa e del pubblico.

Gli atti dell'inchiesta comprendono dieci volumi. Furono fatte da 19,600 a 19,700 domande, ed a talune si è risposto assai lungamente. La Corte ha però condensato le sue conclusioni nel modo seguente:

1° Che le fondazioni non hanno mostrato traccia d'aver ceduto.

2° Che il ferro impiegato nella costruzione è di una buona qualità media, quantunque poco duttile.

3° Che la ghisa era egualmente d' una buona qualità media.

4° Che le travi erano sufficienti e ben proporzionate.

5° Che le pile metalliche erano sufficienti per il carico verticale ch'esse dovevano sopportare, ma che, in ragione della loro altezza, esse non erano sufficientemente massiccie per sopportare le grandi travi; che i contravventi ed i loro attacchi erano troppo deboli per resistere ad un vento violento.

6° Che la qualità del lavoro dei pezzi costituenti le pile era inferiore sotto molti rispetti.

7° Che la sorveglianza e l'ispezione durante i lavori avevano lasciato molto a desiderare.

8° Che la sorveglianza dell'opera, dopo che era finita, era insufficiente.

9° Che l'ispettore, essendosi accorto d'un difetto di rigidezza nei contravventi due mesi prima dell'accidente, aveva avuto il torto di non segnalare la cosa all' ingegnere.

10° Che il dondolamento dei diversi pezzi di contravvento, anche prima dell' ispezione governativa, vale a dire prima dell' apertura del ponte, era un indizio certo della debolezza delle pile.

11° Che, malgrado la raccomandazione dell'Ispettore governativo, i treni circolavano con una velocità superiore a 40 chilometri all'ora.

12° Che l'insufficienza dei contravventi e loro attacchi è stata la causa della caduta del ponte, e che la costruzione era già stata indebolita da uragani anteriori.

13° Che sembra abbiano ceduto pei primi i contravventi, ma che è pure possibile che delle colonne si siano fesse anteriormente, ciò che può essere stato egualmente causa determinante la caduta.

14° Che la caduta cominciò nella porzione sud, dove si trovava il treno, e le altre travate sono state trascinate dalla caduta delle prime.

15° Che l'estensione del disastro è il risultato dell'impiego di travate continue, riposanti su pile della natura di quelle impiegate.

Il rapporto del signor Rothery, l'abbiano già detto, è più estsso e più preciso. Non differisce tuttavia che in un punto essenziale da quello dei suoi colleghi, per quanto concerne la questione tecnica. Egli inclina a credere che è la porzione nord della parte caduta quella che ha ceduto prima. Del resto, rincara, accettandola, l'opinione dei suoi colleghi, e termina:

« La conclusione alla quale noi siamo giunti è: che questo ponte è stato *mal concepito, mal costruito e mal conservato*; che la sua caduta è dovuta a difetti inerenti alla costruzione, difetti che presto o tardi dovevano condurre alla sua distruzione. Per questi difetti di progetto, di fabbricazione, di sorveglianza, sir Thomas Bouch è la persona principalmente biasimevole ».

(Questo disgraziato ingegnere, che all'epoca dell'apertura del ponte fu fatto cavaliere da S. M. la Regina, morì di crepacuore pochi mesi dopo la catastrofe).

Dopo questo giudizio così severo, è d'importanza secondaria il chiamare l'attenzione sul biasimo egualmente indirizzato agli intraprenditori, agli ispettori ed alla Compagnia. Ma il *Board of Trade*, o Autorità di sorveglianza governativa, da cui dipende in realtà il signor Rothery, non sfugge alla sua parte di biasimo. Il suo ispettore, il generale Hutchinson, confessa che il suo esame è stato superficiale, e sostiene che il suo còmpito consisteva semplicemente nel dire ch'egli « non vedeva alcuna ragione perchè l'opera non dovesse essere aperta alla circolazione ». Quanto a rivedere i calcoli, esaminare i pezzi, studiare la struttura, dice lui, non era la sua funzione.

È da augurarsi che l'inchiesta inglese serva di salutare

avviso un pò a tutti, per l'avvenire. Non vogliamo far cattivi pronostici; ma temiamo che, se la sorveglianza dei ponti in ferro non si mantiene attiva e coscienziosa per parte delle Amministrazioni e del Governo, s'avranno a deplorare ancora frequenti disastri. L'Europa non vorrà, speriamo, prendere la serena abitudine di veder cadere i ponti l'un dopo l'altro, come avviene in America. Se badiamo all'*Iron*, si potrebbe valutare che in questi ultimi dieci anni siano caduti negli Stati Uniti almeno duecento ponti (1).

Di fianco all'ingegno svegliato dei tecnici americani sorge la speculazione poco onesta, e questa, coll'attrazione del buon mercato ad ogni costo, è causa dei lamentati disastri. Anche recentemente è caduto un ponte mentre passava un treno, ed il numero delle vittime è stato pressochè eguale a quello del ponte sulla Tay. È il ponte di Ashtabula sulla ferrovia Lakeshore. S'è fatta un'inchiesta, e s'è trovato ch'è caduto perchè mal costrutto.

Prima di questo, era caduta una travata intiera d' un ponte sul Missouri, mentre vi transitava un treno-merci: vi furono soli quattro morti, e nessuno ne ha parlato.

Ferrovie tedesche. — Si ha da Berlino che, alla presenza del maresciallo Moltke, del Ministro della guerra e dell'ispettore generale dell'artiglieria, ebbe luogo il 16 corrente un interessante esperimento di una macchina a vapore pel trasporto di oggetti militari. La macchina trasportò cinque pezzi da assedio coi loro carri di munizione, e superò tutte le curve senza difficoltà. Moltke e Kameke si dichiararono soddisfatti; è però da osservarsi che la via era piana.

Esposizione ferroviaria internazionale a Berlino. — Si è costituito a Berlino un Comitato, che si propone di organizzare pel 1882 una grande Esposizione internazionale di tutto ciò che riguarda le ferrovie. Oltrecchè l'idea è nuova, essa si presenterà in condizioni di successo affatto eccezionali.

Infatti, lo Stato cede al Comitato, per la durata dell'Esposizione, una delle più vaste Stazioni di Berlino, che sarà disponibile a quell'epoca in seguito all'apertura della ferrovia metropolitana. Questa ferrovia, che sarà per sè stessa, a così dire, una delle curiosità esposte, è costruita sopra un principio nuovo. Essa traversa la Capitale, non già sotto terra come a Londra, o su piloni eretti sul suolo delle strade, come a Nuova York, ma dietro le case e sopra un solido viadotto in pietra, abbastanza largo per collocarvi quattro binarii. Questa ferrovia non sarà essa stessa che una vasta Stazione.

L'Esposizione ferroviaria sarà traversata dal binario metropolitano, che vi formerà una Stazione.

Ferrovia Vienna-Costantinopoli. — A proposito dei grandi progetti ferroviarii che, come fu già annunciato, si vanno studiando in Oriente da Governi e da importanti Istituti di credito europei, rileviamo oggi da una corrispondenza da Vienna al *Times* quanto segue:

« Stando ad informazioni autentiche venute da Parigi e confermate da altre parti, il progetto di una comunicazione diretta fra il centro d'Europa e Costantinopoli attraverso Romania e Bulgaria, viene posto ora su un terreno di pratica attuazione.

« Il rapporto del signor Serres, ingegnere in capo delle Ferrovie dello Stato austro-ungariche, e che fu spedito nella scorsa estate al signor Pereire, presidente a Parigi del Comitato per le ferrovie austriache, è stato pienamente approvato. Si apersero in seguito le necessarie trattative coi due Governi di Romania e Bulgaria, ed oggi è assicurato che tutti gli interessati siano pienamente d'accordo.

« In quanto ai capitali, sembra che raggiungano già la somma di 100 milioni sottoscritti: somma più che sufficiente, poichè il costo presuntivo della linea è stato previsto in 75 milioni. La maggioranza dei capitalisti è austriaca, poi vengono i francesi.

« Le negoziazioni coi Governi di Bukarest e di Sofia si dice siano già arrivate a tal punto, che l'apposita domanda d'autorizzazione ai Corpi legislativi dei due paesi sarà presentata fra le cose più urgenti della sessione invernale ».

Il commercio austro-germanico, adunque (dice il *Popolo Romano*), si aprirà ben presto un primo sbocco diretto sul Bosforo, e molte delle merci, che dapprima venivano a toccare l'Italia pel transito, dopo la costruzione della linea Costantinopoli-Vienna-Berlino, prenderanno quella strada, con iscapito dei nostri interessi.

È necessario perciò che anche noi ci mettiamo in grado di essere un elemento attivo del commercio in Oriente; e per questo è necessario invigilare perchè i trattati di commercio e le leghe doganali, che si lavora attivamente a stipulare fra i Principati balcanici ed altre Potenze, non nuocano ai nosrri interessi.....

Ferrovia del Senegal. — Pei lavori di studio intrapresi dal Governo francese nell'alto Senegal fu, colla legge dello scorso agosto, aperto un credito di fr. 1,300,000. Questi lavori richiesero la costruzione di posti provvisorii al di là di Bafoulabé; ma, per occupare seriamente questo centro, essi non bastano, ed è indispensabile la costruzione d'una ferrovia, che colleghi Bafoulabé a Medina.

Il Parlamento, nella discussione fatta pel suddetto credito, manifestò il desiderio di non impegnare definitivamente la questione delle ferrovie del Senegal, se non dopo avere raccolti precisi elementi sul complesso delle operazioni e delle difficoltà che si possono incontrare. La campagna 1880-1881 darà, a tale proposito, soddisfacenti risultati; ma, trattandosi di operare sopra una linea di 500 chil. da Medina al Niger, senza appoggi, nè vie di comunicazione di alcuna sorte, difficilmente si potrà raggiungere lo scopo completo.

D'altra parte, non conviene avventurarsi ad una seconda campagna nelle stesse condizioni: è urgente di collegare Bafoulabé a Medina per la campagna 1881-1882, e costruire a Bafoulabé un posto definitivo, che permetta di proseguire gli studii in condizioni convenienti.

A tale scopo, il Governo ha presentato al Parlamento un progetto di legge per l'apertura di un credito di 8,552,721 fr. destinato ai lavori della ferrovia del Senegal.

Notizie Diverse

Opere pubbliche. — Venerdì sera si riunì, a Roma, sotto la presidenza dell'on. Grimaldi, la Commissione per il progetto di legge sulla costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel decennio 1881-1890.

Fu discusso dapprima se fosse da seguire il metodo adottato dal Ministro dei lavori pubblici, comprendendo nello stesso progetto opere molteplici; o se fosse da preferire il metodo di presentare singoli progetti per singoli lavori o per speciali categorie di opere. La Giunta approvò il metodo ministeriale.

Si esaminò quindi i bisogni diversi in fatto di opere pubbliche; e siccome queste sono nel progetto divise in opere stradali, fluviali, bonificatorie e portuali, così fu deliberato di procedere alla discussione per ciascuna di queste categorie.

Fu approvata la proposta del Ministero di aumentare di un milione la somma annuale di concorso governativo alla costruzione di strade comunali obbligatorie, portandola da 3 a 4 milioni; e fu fatta la riserva di esaminare se non sieno necessarii altri aumenti, dopo che il Ministero avrà risposto ai quesiti fattigli. Fu pure approvata la proposta fatta dal Ministero per le somme richieste a completamento di opere autorizzate da precedenti leggi.

— Nella riunione di sabbatò, dopo essersi a lungo discusso se le nuove costruzioni di strade provinciali di serie debbano essere decretate in un periodo solo, ovvero

(1) Negli Stati Uniti si contano 1450 chilometri di ponti per ferrovie, di cui un terzo in ferro ed in muratura, e gli altri due terzi di legno. Questi ultimi vanno sostituiti con altrettanti in ferro, unico materiale impiegato oggi nei ponti.

in due, il Ministro propose che alcune strade vengano costruite nel decennio 1881-1890, ed altre dal 1891 in poi; ma la Giunta ha deliberato di fissare un periodo unico di costruzione per tutte le strade provinciali di serie.

In una prossima riunione verrà continuata la discussione sullo stesso argomento, per decidere le altre questioni, relative principalmente alla quota di concorso dello Stato.

Lavori edilizii in Roma. — L'*Opinione* dice che una Società d'intraprenditori ha domandato al Municipio la cessione delle aree che contornano la piazza Vittorio Emanuele, nella seconda zona dell'Esquilino. La Società si obbligherebbe a costruirvi degli edifizii e dei portici pubblici.

La proposta è stata presa in considerazione, e passata all'Ufficio tecnico del Campidoglio.

Fortificazioni di Roma. — Il prefetto Gravina, con decreto in data del 13 corr., ha autorizzato il Ministero della guerra, e per esso la Direzione del Genio militare, alla occupazione immediata, ed ha pronunciata la espropriazione forzata, di m. q. 7500 annessi alla tenuta detta di *Acquabollicante*, presso Roma, appartenenti al signor principe Filippo Del Drago Biscia-Gentili, ed occorrenti alla costruzione di strada di difesa militare.

Per la detta espropriazione è stata versata nella Cassa dei depositi e prestiti, a titolo di prezzo, la somma di L. 10,107.84, giusta la perizia dell'ingegnere Federico Gambara.

Porto di Genova. — Sono principiati i lavori d'ingrandimento delle calate interne del porto, e da varii giorni cominciò il collocamento in opera dei blocchi artificiali di pietra al ponte dei Salumi.

Navigazione sul lago di Como. - Dice il *Diritto* che sta per entrare in vigore un atto addizionale, convenuto tra i Ministri della guerra e della marina e l'Amministrazione delle Società riunite per la navigazione sul lago di Como, alla Convenzione 28 febbraio 1873 pei trasporti militari sul lago stesso.

Pei trasporti di 250 individui in ciascuna corsa, potranno dai militari essere richieste delle corse straordinarie.

D'ora in poi, tutti i trasporti militari sul Lario saranno affidati alle Società riunite per la navigazione sul lago di Como.

Condotta d'acqua a Novara — Nell'ultima seduta del Consiglio comunale, il Sindaco lesse la proposta fatta dalla Ditta Galopin-Süe, Jacob e C., colla quale si obbligherebbe a condurre a Novara dalle fontane di Cesto 3000 metri cubi di acqua al giorno, mediante apposita tubulatura in ghisa, e servendosi della forza motrice già spettante alla città sul Cavo consorziale, contro l'annuo canone di lire 17,500 per 40 anni, e la cessione gratuita al Municipio della metà di detta acqua.

Il Sindaco disse che tale proposta merita di essere studiata, poichè fra le altre già state presentate, è, a suo avviso, la più utile pel Comune. E ciò tanto più perchè la questione delle acque è fra le più urgenti da risolvere nell'interesse generale del paese.

Dopo breve discussione, venne approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, convinto della necessità di dotare Novara di un servizio di acqua, delibera di incaricar la Giunta a proseguire gli studii e le trattative sul progetto, tenendo calcolo della discussione avvenuta, con facoltà di valersi dell'opera di persone tecniche ».

Esposizione industriale in Milano. — La Camera dei deputati, nella seduta del 17 corr., ha approvato il progetto di legge pel concorso dello Stato nella spesa dell'Esposizione industriale di Milano pel 1881. La proposta ministeriale era per la somma di lire 300,000, ma fu aumentata fino a lire 500,000, in seguito a mozione degli on. Robecchi, Fano e Spantigati, accettata dal Ministero e dalla Commissione, di cui era relatore l'on. Corbetta.

Industria ferroviaria. — Leggiamo nella *Liguria occidentale*, giornale che si pubblica in Savona, che il Ministro dei lavori pubblici, nella recente sua escursione in Liguria, non tralasciò di visitare lo Stabilimento dei signori Galopin-Süe, Jacob e Comp., sorto come per incanto in quest'anno; e vi trovò un numero rilevante di carrozzoni per ferrovie, parte già finiti, parte in corso di costruzione; visitò le varie macchine, e si mostrò soddisfatto di questa nuova industria impiantatasi in Savona.

Buoni del Tesoro. — La Direzione generale del tesoro ha trasmesso a tutte le Intendenze di finanza del Regno la seguente circolare:

Con decreto regio del 18 del corrente mese, venne aumentato, a cominciare dallo stesso giorno 18, dell'uno per cento l'interesse dei buoni del Tesoro, fissato col precedente Reale Decreto del 9 luglio 1876, num. 3233, serie seconda.

L'interesse quindi da applicarsi ai buoni, a cominciare dai versamenti che saranno eseguiti dal 18 novembre corrente, rimane stabilito del 3 per cento per i buoni con scadenza a sei mesi, del 4 per cento per quelli da 7 a 9 mesi, e del 5 per cento da 10 a 12 mesi.

Rimane fermo il divieto di rilasciare buoni in scadenza nel mese di giugno e nei primi giorni di luglio, e con iscadenza inferiore a sei mesi.

Consiglio economico tedesco. — Si ha da Berlino, 19, che un'ordinanza Reale creò il Consiglio economico per la Prussia. Il Consiglio si compone di 75 membri nominati dal Re per 5 anni, cioè 45 dietro proposte delle Camere di commercio e delle Associazioni commerciali ed agrarie, e 30 dietro proposte dei Ministri. La metà almeno di questi ultimi dovrà appartenere alla classe degli operaj.

L'Istituto topografico militare, che ha sede in Firenze, ha potuto dare in questi ultimi tempi un grande sviluppo alle sue pubblicazioni cartografiche. Le carte topografiche che ora escono dall'Istituto, costituiscono un lavoro originale italiano: sono rilevate direttamente sul terreno alle scale di 1:25,000 e di 1:50,000, e porgono tutti i dati e le indicazioni possibili comportate dalle scale di pubblicazione. Le leggi, che successivamente dal 1862 in poi hanno autorizzato le spese pel compimento di sì rilevante lavoro, ebbero in mira non solo gli interessi militari, ma benanche quelli del pubblico in generale. Dette carte sono utili alle Società, Imprese, *Circoli o Clubs*, agli ingegneri ed ai privati, non meno che agli Ufficii dello Stato, delle Provincie e dei Comuni. — Le superficie, i confini, il sistema oro-idrografico, il sistema stradale, le coltivazioni, le altitudini determinate da quote a da curve di livello, le abitazioni tutte sino alle più piccole case isolate, sono altrettanti dati, che ora all'uno, ora all'altro tornano certamente utili. Non sarà superfluo far notare che le produzioni cartografiche sopraccennate furono oggetto d'ammirazione all'estero, e l'Istituto ebbe per esse le più alte distinzioni in tutte le Esposizioni internazionali.

Alle scale di 1:25,000 e di 1:50,000 si pubblica una riproduzione fotolitografica delle tavolette originali al prezzo di lire 0.50 ciascuna. E già fatta a dette scale tutta la Sicilia, tutte le Provincie napoletane, e quella di Roma sino al parallelo 42°, 21'; tutto il bacino dell'Arno a valle di Firenze; le Alpi Apuane; tutta la riviera da Bocca d'Arno al confine francese; tutta la provincia di Cuneo, e parte di quelle di Torino, di Alessandria, di Piacenza e di Parma. — È inoltre incominciata la pubblicazione della carta d'Italia fotoincisa alla scala di 1:100,000, di cui sono già in vendita 43 fogli, comprendenti la Sicilia, la provincia di Reggio di Calabria, quella di Catanzaro, Roma e dintorni, oltre al foglio delle Convenzioni. — I prezzi dei fogli di questa carta sono di L. 2.00, 1.50 od 1.00, secondo che sono tutti pieni o fino ai due terzi della superficie, pieni a metà o parziali.

Il supplemento al Catalogo del 1879 contiene tutte le regioni italiane finora rilevate, disegnate e pubblicate dall'Istituto per cui non fa bisogno di leggere il Catalogo precedente. Di più, contiene la pubblicazione della riproduzione, alla scala di 1:75,000, della carta austriaca dell'Italia centrale alla scala di 1:86,400, tenuta dal nostro Istituto sempre al corrente nelle comunicazioni stradali. Questa pubblicazione tornerà assai utile agli abitanti di

molte provincie, per gran parte delle quali l'Istituto non ha ancora iniziato il rilevamento topografico. — Queste provincie sono quelle di: Ancona, Ascoli Piceno, Arezzo, Bologna, Ferrara, Firenze, Forlì, Grosseto, Livorno, Lucca, Macerata, Massa, Modena, Parma, Piacenza, Perugia, Pesaro e Urbino, Ravenna, Reggio di Emilia, Roma, Rovigo e Siena; non che l'estrema parte meridionale delle provincie di Cremona, Mantova, Milano, Pavia, Padova, Venezia e Verona.

I Municipii, con lieve spesa e secondo i fogli che la comprendono, possono acquistare la carta del rispettivo Comune, del quale l'Istituto, senza aumento di prezzo, farebbe colorire su di essa il confine.

Noi ci rallegriamo con chi presiede all'Istituto topografico militare ed ai suoi bravi cooperatori. *(Comunicato).*

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non furono privilegiati più degli altri nella corrente vorticosa della scorsa settimana, e le Azioni della Società delle Meridionali da 464 si ridussero a 420, e riebbero il 453. Deboli le Obbligazioni relative in 276.50 a 270. Le Sarde, della serie A, rimasero nominali a 279; del pari quelle della serie B, a 283; le nuove, da 275 piegarono a 270.

Le Meridionali austriache da 282.50 riescirono a 275; le Palermo-Trapani da 285 a 260; le Pontebbane rinviate sul 461.

A Parigi, le Lombarde s'aggirarono sul 191; le Obbligazioni sul 271; le Vittorio Emanuele; emissione 1863, sul 206; le Azioni Ferrovie Romane oscillanti tra il 148 al 147; le Obbligazioni tra il 343 al 342.

ESTRAZIONI

Prestito di Barletta — Estrazione del 20 novembre:

Serie	1785	n.	19	fr.	50,000
»	988	»	26	»	1,000
»	3513	»	28	»	500
»	25	»	8	»	500

Serie rimborsate 5890.

CONVOCAZIONI

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 14 dicembre p. v. in Roma (sede sociale, via Pigne, 14), per la nomina del governatore e sottogovernatore, dei censori e dei reggenti.

Avvisi d'Asta

Il 30 corr., presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione e rimonta delle scogliere che presidiano l'argine destro d'Adige, dalla località *Rosta Castagnaro* alla località *Volta Garzare*, nei Comuni di Volta d'Adige, Badia, Lendinara e Lusia, per il presunto annuo canone di L. 10,210. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 al 31 dicembre 1886. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000, oltre L. 550 per spese d'asta e contratto, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione e rimonta delle scogliere che presidiano l'argine suddetto nei Comuni di Pettorazza, Loreo e Cavarzere, per il presunto annuo canone di L. 9200. Manutenzione come sopra. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria di Cuccaro San Mauro in Bruca (3° tronco), in diminuzione dell'importo di L. 50,521.74, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 5500 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 2 dicembre p. v., presso la Direzione del Genio militare di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di una Cavallerizza con annessa tettoia e muro di cinta in Udine, in diminuzione dell'importo di L. 43,545, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5100 idem.

— Il 3 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si terrà un'asta per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Mazzocco, nella strada provinciale feltresca lungo il fiume Marecchia, per il presunto importo di lire 83,341.30. Deposito cauzionale L. 5000 in moneta legale.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione delle palafitte esistenti lungo il porto-canale Corsini. per la presunta complessiva somma di L. 191,068.47. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 2600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Deliceto (prov. di Loggia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Accadia-Deliceto, della lunghezza di m. 8775, in diminuzione della somma di L. 102,154.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 10,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilog. 32,205 di ferro in lamiera grossa, in diminuzione dell'importo di lire 22,522.63, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2600 in contanti o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Lucca, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione del canale Burlamacca e delle darsene del porto-canale di Viareggio, in diminuzione della complessiva somma di L. 55,154.40, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto 1885. Deposito interinale L. 2400 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Alatri al confine di Fumone, della lunghezza di chil. 4.111, per il presunto importo di L. 16,840.68. Deposito interinale L. 500 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre d'acciaio per canne da fucile (mod. 1870), per la complessiva somma di lire 70,000. Consegna entro 160 giorni. Deposito cauzionale lire 7,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 30,000 di rame in verghe (sagomato), per il complessivo importo di L. 84,000. Consegna entro 50 giorni per la prima metà, e giorni 80 per l'altra metà. Deposito cauzionale L. 8400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 7 arcate pel congiungimento della banchina al lido di terra con quella del molo isolato nel porto di Gallipoli, per la presunta somma di L. 162,220. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società delle Miniere di Monteponi la costruzione di un castello interamente metallico.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
PER LA
REGÌA COINTERESSATA DEI TABACCHI

Dovendosi provvedere alla fornitura delle Punte di Parigi per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente per ciascuno dei lotti ed in base all'unita tabella di dettaglio.

1° La fornitura è divisa in tre lotti, e cioè:

Lotto I.

Torino, Sestri, Cagliari, Milano, Parma, Modena, Bologna, Venezia . . . . Chilog. 25,300

Lotto II.

Chiaravalle, Roma, Napoli, Lecce, Firenze, Lucca . . . . Chilog. 22,000

Lotto III.

Palermo, Messina, Catania . . . . Chilog. 6,200

Chilog. 53,500

2° Il campione delle Punte ed il Capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso quest'Amministrazione Centrale, in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

3° Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'Uffizio suddetto di Economato, in piego raccomandato, al più tardi prima delle ore 2 pomerid. del giorno 6 dicembre 1880, colla indicazione sull'indirizzo: *Offerta per fornitura di Punte di Parigi* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

4° Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire 1, e redatte in conformità del modello annesso al capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti:

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della. Società di una somma non minore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale;

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione Centrale per quelle consegnate all'Uffizio di Economato;

d) Indicare il prezzo per chilogramma di ciascuna specie franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture, completando le colonne in bianco dell'unito prospetto.

5° L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

6° I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

7° L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

8° All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

9° Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva.

10. I diritti di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'aggiudicatario.

11. Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

12. Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci, la cauzione stabilita nel capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, 15 *novembre* 1880.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Segretario Generale
A. DUCHOQUÉ.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 150,000 di Olio di Oliva, di cui Chilog. 100,000 per il Magazzino di Firenze e Chilog. 50,000 per quello di Foligno, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura.

Il Capitolato, in base al quale dovrà essere eseguita questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 2 pomerid., del dì 30 del corr. mese. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 3° del Capitolato.

Firenze, 21 novembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Dovendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 150,000 di Amido per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio od anche ripartitamente lotto per lotto come qui appresso e cioè:

LOTTO I.

Torino	Chilogr.	12,000
Sestri	»	4,500
Cagliari	»	1,000
Milano	»	4,000
Bologna	»	8,000
Parma	»	2,000
Modena	»	2,000
Venezia	»	14,500
	Chilogr.	48,000

LOTTO II.

Napoli	Chilogr.	18,000
Chiaravalle	»	4,000
Roma	»	13,000
	Chilogr.	35,000

LOTTO III.

Firenze	Chilogr.	25,000
Lucca	»	25,000
	Chilogr.	50,000

LOTTO IV.

Palermo	Chilogr.	8,000
Messina	»	1,500
Catania	»	7,500
	Chilogr.	17,000

Il campione dell'Amido ed il capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 78, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture, o presso l'Uffizio suddetto d'Economato, in piego raccomandato, al più tardi prima delle ore 2 pomerid. del giorno 6 dicembre 1880, colla indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura d'Amido* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lira 1, e redatte in conformità del modello annesso al capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma non minore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

d) Indicare il prezzo per ogni chilogramma franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrendi da quello dell'aggiudicazione, eseguendo la cauzione definitiva.

Le spese del contratto, bolli e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, 15 *novembre* 1880.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Segretario Generale
A. DUCHOQUÉ.

TORINO, 1880
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 1° Dicembre 1880. N.° 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL TRAFFICO

SULLE FERROVIE MERIDIONALI E ROMANE

nel 1880

Se straordinario e, diciamo pure impreveduto (come abbiamo in precedenti numeri rilevato), fu lo sviluppo del traffico sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il corrente anno, e particolarmente in questi ultimi mesi, non meno sensibile è stato pur quello sulle altre reti italiane.

Infatti, per quanto riguarda le Strade ferrate Meridionali, abbiamo potuto procurarci alcuni dati statistici interessantissimi in ordine al traffico eccezionale dei cinque ultimi mesi, in confronto dei corrispondenti dell'anno precedente: e vogliamo metterli sott'occhio ai nostri lettori, affinchè si facciano persuasi che la lamentata mancanza di carri da merci, più che da insufficienza di materiale, è stata causata dalle richieste, così numerosamente insolite da mandare sbagliate anche le più larghe previsioni.

Ma, meglio delle parole, ecco cifre a provare con chiarezza che non andiamo errati nel nostro giudizio.

Il numero dei treni straordinarii effettuati nei mesi da giugno ad ottobre del 1880, in confronto del corrispondente periodo del 1879, fu il seguente:

	1879	1880	Differenza in più
Giugno	290	470	180
Luglio	300	370	70
Agosto	300	530	230
Settembre	350	860	510
Ottobre	530	1060	530
Totale	1,770	2,290	1,520

La percorrenza dei detti treni raggiunse i seguenti limiti:

	1879	1880	Differenza in più
Giugno . . .	23,350	40,680	17,330
Luglio	18,720	25,530	6,810
Agosto	18,870	37 260	18,390
Settembre . .	23,530	80,530	57,000
Ottobre . . .	39,020	113,670	74,650
	123,490	297,670	174,180

Dalle cifre suesposte si rileva quindi che, durante il periodo predetto, si ebbero nel corrente anno 1520 treni straordinarii in più del 1879, con un maggior percorso di chilometri 174,180.

I chilometri percorsi dai treni-merci straordinarii nei mesi da maggio ad ottobre, tanto del corrente anno che del 1879, risultano come segue:

	1879	1880	Differenza in più
Maggio	21,130	28,550	1,420
Giugno	21,870	30,190	8,320
Luglio	13,150	18,720	5,570
Agosto	20,250	61,120	40,870
Settembre . . .	34,970	124,660	89,690
Totale	134,350	298,310	163,960

Come vedesi, il movimento eccezionale (quantunque siavi considerevole aumento anche nei mesi di maggio, giugno e luglio) incominciò solo coll'agosto, nel quale mese abbiamo una percorrenza doppia in confronto del 1879: e continuò nel settembre e nell'ottobre, fino a raggiungere rispettivamente il triplo e quasi il quadruplo dei mesi di settembre ed ottobre dello scorso anno.

Il numero dei treni facoltativi e straordinarii per traffico effettuati durante i mesi di agosto, settembre ed ottobre 1880, con indicazione di confronto col 1879, risulta come segue:

	1879	1880	Differenza in più
Agosto	210	375	165
Settembre	250	530	280
Ottobre	360	830	470
	820	1,735	915

Su tutte le linee della rete, i detti treni furono in aumento negl'indicati mesi del 1880, in confronto di quelli del 1879; ma le linee per le quali l'aumento ha assunto proporzioni affatto eccezionali sono le seguenti:

	nel 1879 n.	nel 1880 n.
Ancona-Bologna	15	220
Pescara-Ancona	40	190
Pescara-Sulmona	40	163
Foggia-Pescara	60	189

Per quanto poi riguarda le Ferrovie Romane, ci duole di non avere al momento tutti gli elementi che avremmo desiderato: ma da un conto sommario fatto dalla Società, allo scopo di constatare l'aumento del traffico verificatosi sulle linee della propria rete dal 15 settembre al 15 ottobre del corr. anno, in confronto del corrispondente periodo del 1879, si rileva che i prodotti complessivi furono nel 1880 superiori a quelli del 1879 di circa L. 350,000.

Il considerevole aumento di traffico sulla rete delle Romane è dovuto quasi completamente al trasporto delle uve, di cui una grande quantità venne diretta alla Germania. Negli anni precedenti, le spedizioni in Germania, anzichè d'uva, si facevano di vino; ma dopo il grave dazio d'entrata imposto per quest'ultimo, si credette miglior partito di trasportare le uve. Buona parte di queste fu poi dalle provincie meridionali e da quella romana inviata nell'alta Italia, laddove, a causa del freddo intenso dello scorso inverno, le viti avevano sofferto assai, ed il loro prodotto fu di molto inferiore all'ordinario.

Oltre le uve, hanno poi concorso all'aumento dei trasporti ferroviarii sulle linee delle Romane i grani, dei quali molto abbondante e superiore ai bisogni locali fu in quest'anno il raccolto, tanto nelle meridionali, che nella provincia di Roma.

Anche per questa Società speriamo di poter dare in un prossimo numero, più ampii ragguagli relativamente all'accennato aumento di traffico; ma frattanto ci auguriamo che siffatto traffico continui per tutte, come prova non dubbia di prosperità commerciale e industriale del paese nostro.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Settembre 1880).

In relazione ai prodotti ferroviarii riferiti nel precedente nostro numero, pubblichiamo oggi quelli relativi al mese di settembre 1880, confrontati con quelli dello stesso mese del 1879.

Il prodotto generale del mese di settembre 1880 salì a L. 15,655,920 (esclusa la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	7,762,979
Bagagli	»	288,559
Merci a grande velocità	»	1,313,603
Id. a piccola velocità	»	6,216,429
Prodotti diversi	»	74,350
Totale	L.	15,655,920

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1880		1879
Ferrovie	dello Stato	L.	8,731,045	L.	8,930,544
»	di diverse Società esercite dallo Stato	»	1,455,486	»	1,562,304
»	Romane	»	2,649,610	»	2,473,079
»	Meridionali	»	2,345,535	»	1,941,684
»	Venete	»	115,493	»	103,294
»	Sarde	»	128,897	»	94,557
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	51,896	»	50,749
»	Torino-Rivoli	»	18,437	»	18,427
»	Settimo-Rivarolo	»	15,456	»	14,122
»	Milano-Saronno-Erba	»	83,227	»	30,131
»	Conegliano-Vittorio	»	10,695	»	9,832
»	Sicula Occidentale	»	50,143	»	—
	Totale	L.	15,655,920	L.	15,228,723

Si ebbe dunque nel 7.bre. 1880 un aumento di L. 427,197 in confronto del 1879. — Aumentarono tutte le linee, fuorchè quelle dello Stato, che diminuirono di L. 199,499, e quelle di Società diverse esercite dallo Stato, che diminuirono di L. 106,818. L'aumento principale si ebbe poi sulle Meridionali, che ebbero in più L. 403,851.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto settembre 1880, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1879, presentano le cifre seguenti:

			1880		1879
Ferrovie	dello Stato	L.	71,758,995	L.	68,559,178
»	di diverse Società esercite dallo Stato	»	12,158,204	»	11,705,140
»	Romane	»	22,184,995	»	20,901,084
»	Meridionali	»	17,034,502	»	16,390,550
»	Venete	»	796,273	»	715,099
»	Sarde	»	866,879	»	801,479
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	364,282	»	353,553
»	Torino-Rivoli	»	118,942	»	119,176
»	Settimo-Rivarolo	»	108,377	»	104,759
»	Milano-Saronno-Erba	»	513,788	»	124,768
»	Conegliano-Vittorio	»	73,772	»	47,716
»	Sicula Occidentale	»	162,106	»	—
	Totale	L.	126,141,115	L.	119,822,502

Si ebbe dunque, nel suindicato periodo del 1880, un aumento di L. 6,318,613 in confronto del 1879. — Tutte le linee, furono in aumento, fuorchè la Torino-Rivoli, che diminuì di L. 234. L'aumento principale si ebbe sulle Ferrovie dello Stato in L. 3,199,817. —

La lunghezza assoluta delle linee al 30 settembre 1880 era di chilom. 8682, mentre nel mese precedente era di chil. 8665 e nel settembre 1879 di chilom. 8396; la lunghezza media in esercizio era di chil. 8440, mentre nel mese precedente era di chil. 8420 e nel settembre 1879 di chil. 8279.

Dal 1° gennaio al 30 settembre si sono aperti all'esercizio 264 chil., perchè ai 247 già descritti nel precedente numero si aggiunsero nel settembre 1880 altri 17 chil. pel nuovo tronco Picerno-Potenza della rete Calabrese (Ferrovie dello Stato). —

Il prodotto medio chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di settembre 1880, confrontato con quello dell'agosto 1879 fu il seguente:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	2,291	L.	2,368
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,556	»	1,670
» Romane	»	1,575	»	1,470
» Meridionali	»	1,617	»	1,339
» Venete	»	843	»	753
» Sarde	»	385	»	409
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,621	»	1,585
» Torino-Rivoli	»	1,536	»	1,535
» Settimo-Rivarolo	»	672	»	614
» Milano-Saronno-Erba	»	1,387	»	860
» Conegliano-Vittorio	»	972	»	893
» Sicula Occidentale	»	414	»	—
Media complessiva	L.	1,818	L.	1,830

Si ebbe dunque nel settembre 1880 una diminuzione di L. 12 nella media chilom., in confronto del 1879.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto settembre 1880, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1879, presenta le medie seguenti:

		1880		1879
Ferrovie dello Stato	L.	18,938	L.	18,233
» di diverse Società esercite dallo Stato	»	13,003	»	12,518
» Romane	»	13,180	»	12,485
» Meridionali	»	11,747	»	11,303
» Venete	»	5,812	»	5,219
» Sarde	»	3,258	»	3,469
Ferrovia Torino-Lanzo	»	11,383	»	11,048
» Torino-Rivoli	»	9,911	»	9,931
» Settimo-Rivarolo	»	4,712	»	4,554
» Milano-Saronno-Erba	»	8,563	»	6,931
» Conegliano-Vittorio	»	6,706	»	6,816
» Sicula Occidentale	»	3,769	»	—
Media complessiva	L.	14,945	L.	14,473

Si ebbe dunque nella media generale chilom. un aumento di L. 472, in confronto del 1879. —

Quanto alla navigazione sul lago di Garda, il prodotto del settembre 1880 (dedotte le tasse erariali), ascese a L. 12,405, cioè con diminuzione di L. 1,335 in confronto del 1879; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto settembre 1880 ascese a L. 89,309, cioè con una diminuzione di L. 1,483 in confronto del 1879.

LE FERROVIE BELGHE NEL 1879

Il Ministro dei lavori pubblici del Belgio ha presentato alle Camere (e ce ne ha gentilmente trasmesso un esemplare, come abbiamo già annunciato rendendogliene pubbliche grazie) il rendiconto delle operazioni effettuate nel 1879 dalle Ferrovie appartenenti allo Stato ed a Compagnie private. Ricaviamo da quel documento i seguenti interessanti ragguagli.

Al 31 dicembre 1879, la rete dello Stato aveva una lunghezza effettiva di 2,586 chil., comprese le linee costruite dallo Stato, quelle costruite da Compagnie e riscattate dallo Stato, o da questo esercìte mediante rivalso o porzione dei prodotti. La parte a doppio binario si estendeva per 1,249 chil., e quella a binario semplice era di chil. 1,337.

Le rotaie di ferro, di diversi tipi, poste sulle linee, rappresentavano una lunghezza totale di 5,392,187 m., e le rotaie di acciaio una lunghezza di 4,567,106 m., cioè in totale m. 9,959,293. Il numero delle rotaie di acciaio, in rapporto alla quantità totale delle rotaie in servizio, è del 45.87 p. 0[0. Il prezzo medio delle rotaie d'acciaio nel 1880 fu di fr. 144.12 la tonnellata.

Il numero delle traverse impiegate sulle linee dello Stato era di 5,199,281, di cui 85,983 metalliche; su quelle di legno, ve n'erano 4,234,924 preparate, di cui 4,263,125 medianti il creosoto. Il prezzo medio di acquisto, comprese le spese di preparazione, fu di fr. 5.95 per le traverse di quercia, e di fr. 3.9525 per quelle di larice. Il prezzo medio delle traverse metalliche, di m. 2.40 di lunghezza, fu di fr. 5.18, non compresi gli accessorli, come bolloni, placche, ecc. Le lungherine di ferro laminato, con traverse sistema Hilf, rappresentavano una lunghezza di 234,948 metri correnti; si contavano inoltre 3,917 m. c. di lungherine di ferro del sistema Serres e Battig.

Il materiale di trazione in servizio comprendeva: 1,149 locomotive, 790 tenders e 13 vetture a vapore. I veicoli, nel numero di 35,524, si componevano di 2,558 carrozze da viaggiatori, 491 furgoni da bagagli, 31,527 vagoni da merci, e 948 vetture diverse pel servizio delle poste, delle prigioni, ecc. Inoltre, al 31 dicembre 1879 erano in costruzione: 70 locomotive da viaggio o da Stazione, 24 tenders, una vettura a vapore, e 1,476 veicoli. Nel 1879 furono conchiusi, per la estensione o pel rinnovamento del materiale ruotabile, dei contratti per una spesa complessiva di fr. 11,197,581.

Secondo la statistica, si ebbero nel 1879, sulle linee dello Stato, 637,547 treni, ossia una media giornaliera di 1,747. Il percorso chilometrico equivale a 25,288,606 treni-chil. oll'anno. La rete intera dello Stato fu percorsa 10,098 volte nell'anno, e 27,67 volte al giorno.

Su 100 chil. percorsi dai treni dello Stato, si calcola l'8.53 p. 0[0 di treni-espressi, il 41.36 p. 0[0 di treni ordinarii da viaggiatori, ed il 50.11 p. 0[0 di treni-merci.

Il prodotto totale del 1879 per trasporto dei viaggiatori ascese a fr. 30,490,571.80, corrispondente a 40,545,605 viaggiatori. Questo prodotto rappresenta il 30.66 p. 0[0 del prodotto totale lordo, che fu di fr. 99,438,860. Le spese d'esercizio raggiunsero fr. 58,910,312.09, ed il servizio dei capitali impegnati importò una spesa di franchi 44,106,824.40. Nelle spese d'esercizio, il combustibile entra per fr. 3,509,482.62. Come si vede, il prodotto netto dell'esercizio risulta di fr. 40,977,639.72; il rapporto tra la spesa ed il prodotto è quindi del 58.79 p. 0[0.

Nel documento che andiamo analizzando trovasi compilato un conto separato pei 95 chil. formati dalle linee da Furnes a Dunkerque e da Ostenda ad Armentières, che restavano da riscattare in virtù di una legge del 1878. Per queste linee, i prodotti d'ogni sorte ammontarono a fr. 842,358.01, con aumento dell'8.50 p. 0[0 su quelli

dell'anno precedente. Questo risultato è interessante a notarsi, perocchè l' introduzione su codeste linee delle tariffe dello Stato, meno elevate di quelle delle Compagnie, doveva nei primi tempi tradursi in una diminuzione dei prodotti. L'aumento constatato nel 1879 sembra indicare che il periodo di transizione è ora terminato.

Le ferrovie esercitate dalle Compagnie hanno una lunghezza di 1,350 chil., di cui 1,150 a doppio binario e 200 a binario semplice. Lo sviluppo è di 1,846 chil. in binarii principali, e 433 in binarii accessorii, ossia in totale 2,279 chil. Il materiale ruotabile addetto a questa rete si compone di 466 locomotive, 321 tenders, 1 vettura a vapore, 825 carrozze da viaggiatori, e 1,571 vagoni da merci o diversi.

I prodotti derivanti dal trasporto dei viaggiatori salirono a fr. 10,834,837, corrispondenti ad una media di 84 cent. per viaggiatore. Aggiungendo a questa somma il prodotto dei trasporti d'ogni sorte, si giunge ad un prodotto totale lordo di fr. 36,465,027. Le spese d'esercizio avendo raggiunto fr. 20,248,919, rimane un prodotto netto di fr. 16,216,108. Queste cifre corrispondono per chilometro ad un prodotto lordo di fr. 24,437.61, ad una spesa di fr. 13,570.13, e per conseguenza ad un beneficio netto di fr. 10,867.48.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Dalla Società delle Romane venne studiata, sopra richiesta del Ministero dei lavori pubblici, una modificazione d'orario sulla linea maremmana, per quanto specialmente riguarda la corsa del treno diretto N. 4. Questo treno, che attualmente parte da Roma alle 3 pom., dovrebbe anticipare la sua partenza di 20 minuti. L'orario della linea predetta così modificato andrà in vigore quanto prima; e per conseguenza, saranno apportate le necessarie modificazioni nelle corse dei treni sulle linee che si trovano a contatto con quella maremmana, affine di mantenere le coincidenze.

La Compagnia Reale delle Strade ferrate Sarde aveva fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che il giorno 25 del p. p. mese si procedesse da apposito delegato governativo alla visita di ricognizione del tronco delle ferrovie suddette da Monti ad Oschiri, il quale misura la lunghezza di chilometri 26; ed il Ministero ha aderito alla domanda, dando incarico della visita all'ingegnere-capo del Genio civile di Sassari. Effettuata tale visita, in concorso di un ingegnere della Società, fu constatato che quasi tutti i lavori sono compiuti, e che le poche opere tuttora da completarsi sono di poca entità e non potranno impedire l'apertura all'esercizio del detto tronco, fissata pel giorno d'oggi, come ci viene assicurato essere stato concesso dal Ministero.

Per questo tronco di ferrovia, pel quale furono preventivati tanti lavori per il complessivo importo di L. 4,970,000, furono già spese L. 4,500,000. Eccettuate alcune opere di finimento, i lavori del tronco, compreso anche il secondo strato di massicciata per l'armamento, possono dirsi completi.

Coll'apertura all'esercizio della sezione da Oschiri a Monti, di tutte le ferrovie Sarde autorizzate colla legge del 20 giugno 1877, non rimarrà in costruzione che il tronco da Monti a Terranova, la cui lunghezza è di chilom. 22.

In base alla Convenzione approvata colla predetta legge, la Società avrebbe tempo a compiere il tronco fino al 20 giugno 1883. È fuor di dubbio però che anche l'ultimazione di questo succederà assai prima del termine convenuto, come si è verificato per gli altri tronchi.

Infatti, i movimenti di terra e le opere d'arte sono avanzatissime, e già venne incominciata la posa dell'armamento, il cui materiale trovasi tutto in provvista lungo il tronco. Anche la galleria di 620 m., che devesi aprire, è perforata in piccola sezione per oltre 400 metri. In confronto del preventivo dei lavori, che ammonta a circa 6 milioni di lire, già ne furono spese quasi 5 milioni.

Insomma, tutto fa credere che, quando il tempo si mantenga discreto, l'esercizio della linea fino a Terranova potrà effettuarsi tra pochi mesi.

Ci consta che il Ministro dei lavori pubblici ha approvato il regolamento, stato concertato fra le Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, per il rilascio e lo scambio dei biglietti gratuiti di circolazione e di viaggio, e dei buoni per riduzioni di prezzo sulle reti delle tre Amministrazioni medesime.

Veniamo informati che quanto prima, per iniziativa del Ministero dei lavori pubblici, saranno tenute conferenze fra i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, sotto la presidenza dell'ispettore comm. Biglia, allo scopo di discutere sulla convenienza ed opportunità di unificare i segnali sulle linee appartenenti alle Amministrazioni medesime.

I soddisfacenti risultati ottenuti dalle corse di piacere attivatesi tra la Francia e l'Italia nel corrente anno, spinsero le Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia e della Paris-Lyon-Mediterranée a porsi d'accordo per l'effettuazione di altre corse consimili nella ventura primavera.

Da Parigi si effettuerà perciò un treno di piacere nel Carnevale ed un altro nella settimana Santa per Roma, e da Lione e Marsiglia si effettuerà parimenti un altro treno per Roma nella settimana Santa.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha approvato le proposte fatte dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'acquisto del materiale ruotabile costituente la dotazione della nuova linea Novara-Pino, cioè: 6 locomotive ad 8 ruote accoppiate; 6 locomotive a 6 ruote accoppiate; 10 carrozze di 1ª classe; 10 miste di 1ª e 2ª, e 24 di 3ª; 10 carri da bagagli; 150 carri scoperti da merci, e 10 carri coperti.

L'Amministrazione suddetta disporrà subito le pratiche relative all'appalto per tale fornitura.

Ci consta che la detta Amministrazione ferroviaria, mediante qualche lieve modificazione alla marcia del treno diretto da Roma, in arrivo a Torino alle 8.25 ant., ha potuto assicurare le coincidenze colla linea di Cuneo, in modo da evitare i frequenti ritardi, che per il passato si verificavano sulla linea stessa.

Ci consta pure essere allo studio una modificazione d'orario per le linee Torino-Savona e Torino-Cuneo.

><

L'Amministrazione medesima ha così aggiudicata la fornitura di 30,000 tonn. di rotaie di acciaio (mod. N. 2), per la quale fu tenuta la gara il 2 novembre p. p.:

	Consegna a		PREZZO	
	Genova — tonn.	Venezia — tonn.	per Genova — franchi	per Venezia — franchi
Alla Società di Bochum	3800	1200	158.80	163.80
	3800	1200	159.80	164.80
	3800	1200	162.—	167.—
Alla Ditta Bolchow-Vaughan	—	5000	—	166.50
Alle Acciaierie di Hoesch	5000	—	163.20	—
Alla Società John Cockerill	3800	1200	163.90	168.90

Quanto alle 1100 tonn. di guide di acciaio (mod. E.), per le quali fu tenuta la gara nello stesso giorno, esse vennero deliberate alla Ditta Bolchow-Vaughan, di Londra, a L. 167.50 la tonn., rese franche a Genova.

><

Il giorno 26 p. p. ebbe luogo la 2ª asta per l'appalto del tronco di ferrovia Novara-S. Bernardino. Nel termine dei fatali, venne presentata dal sig. Mantelli Pietro una offerta di ribasso del 5,55 0[0 sulla somma del primo deliberamento, la quale da lire 192,115.77 venne così ridotta a L. 181,453.36. L'appalto rimase perciò deliberato provvisoriamente al sig. Mantelli; l'asta definitiva avrà luogo il 12 dell'entrante mese.

><

Il giorno 27 del detto mese di novembre ebbe luogo la 1ª asta per l'appalto dei seguenti tronchi di ferrovia:

1° tronco da Colico a Morbegno, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

2° tronco Mortara-Robbio, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni.

Pel 1° dei detti appalti, la migliore offerta di ribasso fu quella del 17.55 0[0, presentata dal signor Messa Giovanni, al quale venne provvisoriamente deliberato l'appalto. La somma di quest'appalto, mercè il ribasso d'asta, da L. 670,000 fu ridotta a L. 552,415.

Pel 2° dei preindicati appalti restò deliberatrice provvisoriamente la Ditta Peregrini-Venturi, la quale ha presentato l'offerta di ribasso del 4.26 0[0. L'importo dell'appalto da L. 573,000 fu ridotto così a L. 548.590.20.

Per entrambi i suddetti appalti, le 2ᵉ aste (fatali) avranno luogo il 18 del corrente mese.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, allo scopo di avere esatte ed attendibili notizie sulle qualità dei combustibili nazionali, pel cui impiego le vengono fatte frequentissime offerte, ha interessato il Ministero dei lavori pubblici, affinchè ottenga da quello dell'agricoltura industria e commercio l'assentimento a che il cavaliere Rovello, ingegnere delle miniere pel distretto minerario di Vicenza, possa essere incaricato dall'Amministrazione ferroviaria medesima di procedere ad una visita dei principali giacimenti di combustibile fossile, esistenti e coltivati o coltivabili economicamente nell'alta Italia, riassumendo poscia il risultato degli studii fatti in apposita relazione.

I buoni effetti ottenuti nello scorso anno ed in quello corrente dall'uso del combustibile nazionale, hanno indotto l'Amministrazione dell'Alta Italia a promovere lo studio di cui sopra, dal quale si ripromette di avere sicura guida nella scelta delle varie qualità di combustibili che le vengono offerti: ciò che è della massima importanza per l'economia di quell'azienda ferroviaria.

><

L'ingegnere-capo del Genio civile di Ravenna ha presentato al Ministero dei lavori pubblici uno studio di massima pel tronco Bastia-Ravenna, della ferrovia di 3ª categoria Ferrara-Ravenna-Rimini, la lunghezza del quale è prevista in chil. 32. Secondo quel progetto di massima, l'andamento altimetrico del tronco si presenta in condizioni affatto normali, trattandosi di percorrere un terreno piano ed equabile. La massima pendenza proposta sarebbe quella del 10 per mille, ed anche questa limitata alle poche tratte di rilevato nelle vicinanze dei principali corsi d'acqua, in cui il piano stradale deve trovarsi al di sopra delle massime piene.

L'andamento planimetrico è pure sviluppato in modo assai favorevole, in quanto che le curve, oltre all'essere tutte previste in piano orizzontale, hanno il loro raggio non inferiore a 1000 metri, eccezion fatta per quella di raccordo del tracciato colla Stazione di Lavezzola, la quale ha il raggio di m. 500. Le opere d'arte, nel loro complesso, raggiungono il numero di 81, e fra queste le principali sono:

Ponte a tre campate in ferro, della luce complessiva di metri 150, sul Po di Primaro;

Ponte sul Santerno a tre campate in ferro, con luce complessiva di metri 130;

Ponte ad una sola travata di ferro, di 30 metri d'apertura, da costruirsi sul Senio;

Ponte sul Lamone in due campate, di 40 metri ciascuna;

Ponte sul canale Goretti con una sola travata, della luce di metri 30.

È pure previsto un ponte provvisorio in legno, della lunghezza di 180 metri, progettato sull'allacciamento del fiume Lamone, il qual ponte dovrebbe essere sostituito fra alcuni anni, dopo prosciugato il sito sul quale trovasi collocato, mediante un rilevato. Gli abitati situati in prossimità alla linea studiata sono: Bastia, Lavezzola, San Giuseppe in Voltana, Alfonsine, Le Glorie, Mezzano e Ravenna.

><

In seguito a cortese invito, abbiamo in questi giorni fatto una visita, unitamente ad alcune distinte persone tecniche, alle Officine di Savigliano, riaperte, come è noto, per iniziativa di quel Municipio, dalla Casa E. Rolin e Comp.; e possiamo con soddisfazione annunciare ch'esse sono già da qualche tempo in completo assetto, e vi si lavora alacremente nella costruzione delle vetture e dei vagoni commessi dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia: anzi di questi ultimi buona parte potrà esser finita entro il prossimo mese.

Riparare quei vasti locali, che coprono più d'un ettaro di terreno, e ch'erano caduti quasi in rovina; costruire e disporre tutte le numerose trasmissioni meccaniche: montare tutte le macchine, a misura che arrivavano dall'estero; e nel tempo stesso avviare la costruzione de' vagoni mano a mano che crescevano i mezzi, fu opera che richiese non poca energia, quando si pensi che solo al 1° aprile scorso fu possibile prender possesso delle Officine, e che un mese e più andò perduto per le riparazioni in causa del cattivo tempo.

Le macchine-utensili sono numerose e bene scelte, secondo gli ultimi perfezionamenti; quelle per lavorare i legnami richiamarono specialmente la nostra attenzione, e crediamo che nessun altro Stabilimento in Italia possa vantare tanti mezzi di produzione. E questi poi, come ci disse l'egregio Direttore, saranno ancora accresciuti coll'impianto di un maglio a vapore per i grossi pezzi di fucina, in aggiunta ai due magli a trasmissione che già da parecchi mesi funzionano, e di un gran tornio a ruote, alcuni trapani e tornii, e diverse altre macchine per lavorare il legno; e tutto ciò in vista del crescente lavoro.

Il sullodato Direttore, ing. cav. Ottavio Moreno, ben noto ai lettori del nostro giornale, fu attivamente aiutato nell'impianto delle dette Officine, dall'ing. M. Sclaverani, ch'ebbe egli pure l'opportunità di attingere cognizioni pratiche in Inghilterra, dove soggiornò alcuni anni al servizio di una di quelle importanti Ferrovie, ed ora occupa il posto di Capo dell'Ufficio tecnico presso il detto Stabilimento.

La nostra gita a Savigliano ci ha confermato nell'opinione, che quelle Officine, in unione colle altre già esistenti, sono chiamate a rendere grandi servigi al paese: e potendo i mezzi esserne ancora accresciuti, non dubitiamo che da parte delle Amministrazioni, si coordinino le commissioni in guisa che il lavoro sia continuo. È soltanto in questo modo che le Amministrazioni ferroviarie potranno esser servite puntualmente, ed il Commercio, a sua volta, non avrà più a lamentare la mancanza di vagoni.

><

Ci scrivono da Potenza:

I lavori dei due tronchi da Calciano a Potenza, della linea Eboli-Metaponto, volgono oramai al loro termine, e ben può dirsi assicurata la loro apertura all'esercizio pei primi di gennaio del nuovo anno, se le pioggie o qualche altro accidente non vengano a rendere fallite queste previsioni.

Le Imprese Medici e Trewhella, assuntrici dei lavori dei tronchi predetti, stanno attivamente occupandosi del compimento delle opere ancora da farsi, le quali sono tutte di poca importanza. Le Imprese stesse sarebbero intenzionate di chiedere al Governo che si proceda alla visita di ricognizione dei lavori, affine di rilevare se i due tronchi siano in istato di essere aperti all'esercizio. Pare si voglia fissare per tale visita il giorno 15 dell'entrante dicembre.

I lavori ancora da eseguirsi consistono specialmente nel collocamento delle travate metalliche a taluni ponti, nel completamento del ponte sul fiume Basento, e nella posa dell'armamento per un tratto di circa cinque chilometri. Ben inteso che, oltre ai predetti lavori, ne restano da compiere molti altri di finimento, tanto lungo la linea che nelle Stazioni: ma ogni cosa può essere ultimata in poco più di 15 giorni, se la stagione si manterrà favorevole.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali è disposta a fare buon viso alle istanze che le furono sporte allo scopo di ottenere che la Stazione di Cariati (linea Taranto-Reggio) sia ammessa a fruire della tariffa speciale n. 13, stata attuata onde sviluppare sempre più il servizio cumulativo fra la Sicilia ed il Continente, sottraendo i trasporti delle merci, che potrebbero usufruire della suddetta tariffa, dalla via di mare.

Il fine propostosi dagli instanti si è quello di poter godere dell'applicazione di un prezzo ridotto pei trasporti dell'olio di sansa a solfuro di carbonio, che si fabbrica a Cariati e che si spedisce a Messina.

Vorrebbero inoltre i fabbricatori del detto olio, sul riflesso che questo ha un valore commerciale inferiore all'olio comune, che i prezzi della tariffa n. 13 venissero ridotti in proporzione; ma a ciò pare non sia disposta la Società ferroviaria, per la considerazione che i prezzi stabiliti dalla tariffa in discorso sono già troppo limitati.

Quantunque poi la Stazione di Cariati non si trovi in grado di usufruirne che in minime proporzioni, la si vorrebbe ammettere, oltrecchè al godimento della tariffa speciale n. 13, anche a quello delle tariffe n. 12, 14 e 15, state attuate contemporaneamente alla prima per diverse delle Stazioni della linea da Taranto a Reggio.

><

Ecco il sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 22 al 27 novembre p. p.

Il Consiglio ha approvato i progetti relativi:

Alle opere da eseguire per ridurre a Stazione l'attuale fermata di Bruzzano, lungo la ferrovia Milano-Erba;

Alle opere occorrenti pel consolidamento delle fondazioni del ponte a travate metalliche sul torrente Condojanni, al chilometro 80 della ferrovia Reggio-Taranto;

Ad opere di difesa al ponte a travata metallica sul torrente Rane, al chilometro 50 della ferrovia Buffaloria-Cosenza;

Ad una condotta di acqua pel rifornitore della Stazione di Valledolmo, sulla ferrovia di Vallelunga;

Al prolungamento della strada nazionale Bosa-Orosei sino al mare, in provincia di Sassari;

Alla costruzione di un ponte in muratura sul torrente Licodia, presso l'abitato omonimo, lungo la strada provinciale Palermo-Messina per Catania, in provincia di Catania.

Alla costruzione di un ponte in muratura sul torrente Bozzetta, nel tronco dalla Stazione di Leonforte a Villarosa, della strada provinciale suddetta;

Alla costruzione di sottobanca e diaframma in un tratto

di argine a sinistra di Po, in Comune di Ostiglia, superiormente al confine con la provincia di Rovigo, in provincia di Mantova;

Al compimento della bonifica della vallata di Fiume Piccolo, presso Brindisi, in provincia di Lecce;

Ed alla sistemazione del porto di Salerno.

Ha del pari approvato:

Un progetto di massima per la costruzione del tronco Bastia-Ravenna, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Un progetto per impianto di una ferrovia privata dalle miniere di carbone di terra di Acquanera alla Stazione di Roccastrada, delle ferrovie Romane;

Un progetto per esercizio di una tramvia a vapore da Novi ad Ovada, con allacciamento ai binarii delle ferrovie dell'Alta Italia alla Stazione di Novi;

E varii progetti concernenti la bonificazione degli stagni e paduli di Ostia, di quelli in contrada Porto, Camposalino e Maccarese, e delle terre basse dell'Isola Sacra; e pel completamento della bonifica del padule di Stracciacappe, delle terre basse di Baccano, del già lago di Pantano o Castiglione e del lago dei Tartari, nell'Agro Romano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Modificazioni alla legge ferroviaria. — La Commissione per le modificazioni proposte alla legge delle nuove costruzioni ferroviarie ha, il 25 nov., tenuto una nuova adunanza, alla quale sono intervenuti il Ministro delle finanze ed il Ministro dei lavori pubblici.

Essi furono interrogati su varii quesiti, e principalmente sopra una proposta fatta dall'on. Grimaldi per limitare il progetto ministeriale alle sole modificazioni tecniche, le quali urge sieno approvate per la sollecita esecuzione della legge 29 luglio 1879; talchè tutti gli articoli relativi alla parte finanziaria andrebbero riuniti in un progetto speciale, toccando essi a questioni rilevantissime, fra cui quella discussa nell'estate scorso dagli on. Sella e Luzzatti.

L'on. Magliani, accettando la proposta, ha sollecitato la Commissione, che perciò ha nominato relatore l'on. Grimaldi.

— Nella seduta del 26, la Commissione ha discusso ed approvato la Relazione dell'on. Grimaldi in quella parte che concerne:

1. La facoltà di procedere ad appalti anche per tronchi parziali, indipendentemente dalle linee, e quindi di proporzionare le rate di concorso degli enti morali a tronchi appaltati;
2. La facoltà ai Comuni ed alle Provincie di fare anticipazioni, anche limitate per uno o più tronchi;
3. La sovvenzione di lire mille al chilometro estesa a qualunque sistema di costruzione;
4. La facoltà al Governo di fare concessioni ai Comuni ed alle Provincie delle linee di quarta categoria, da costruirsi con qualunque sistema economico, ma con l'autorizzazione governativa;
5. Il diritto al Governo di fare concessioni anche delle linee di prima categoria, ma l'atto di concessione deve essere sottoposto all'approvazione del Parlamento.

— La Commissione ha continuato, nell'adunanza del 26 sera, la discussione della Relazione dell'on. Grimaldi, la quale è stata approvata.

Le conclusioni principali sono le due seguenti:

1. È stata conceduta al Ministro la facoltà di variare le condizioni tecniche circa le linee affidate alla Società delle Meridionali, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
2. Si è proposto per il 1881 lo stesso espediente provvisorio adottato per il 1880, circa i mezzi per far fronte alla spesa delle costruzioni ferroviarie, ossia l'emissione della rendita invece del titolo speciale, e la facoltà ai Comuni ed alle Provincie di contrarre mutui presso la Cassa dei depositi e prestiti.

La Commissione farà un'altra Relazione sulle proposte concernenti l'ordinamento definitivo finanziario.

— L'on. Grimaldi ha poi presentato la sua Relazione alla Camera nelle seduta del 27; ed avendo l'on. Indelli presentato quella sul bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici, la Camera stabilì di discutere il progetto delle ferrovie complementari in sedute straordinarie antimeridiane, contemporaneamente alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ferrovie economiche e tramvie. — La Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto di legge per le ferrovie economiche e tramvie riunivasi sabbato sera, sotto la presidenza dell'on. Celesia, essendo presenti tutti i suoi membri, cioè gli onorevoli Lucchini, Cancellieri, Gorio, De Zerbi, Guala, Calciati e Robecchi.

La discussione fu lunga ed animata; dopo la quale furono prese alcune importanti disposizioni, fra cui quella che debbano essere distinte le ferrovie economiche dai *tramways* con criterii stabili, dedotti dal modo di trazione e dai lucri che rendono.

Risolveva inoltre che si dovesse proporre un provvedimento legislativo volto ad impedire che sui *tramways* siano poste tasse o pesi, che ne inceppino lo sviluppo. Il Governo, i Comuni e le Provincie potranno estendere la loro tutela per evitare disastrosi inconvenienti; ma, secondo la Commissione, essi non dovranno, nè potranno imporre alcun gravame su questa industria completamente privata.

Ferrovia Reggio-Castrocucco. — Alle ore 10 ant. di mercoledì 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Reggio-Villa San Giovanni, della ferrovia Reggio-Castrocucco, della lunghezza di m. 14,208 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista ed impiego in opera del ballast, dell'armamento e dei meccanismi), per la presunta somma di L. 1,889,537.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Reggio di Calabria, pel deposito interinale di L. 95,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 190,000 come sopra.

Ferrovia Castrocucco-Eboli-Romagnano. — Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Sicignano-Galdo, della ferrovia da Castrocucco alla Eboli-Romagnano, della lunghezza di metri 7,460 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 3,310,667.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 20 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Salerno, pel deposito interinale di L. 165,000, in numerario o rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 215,000.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Avendo alcuni giornali riferito che un primo tronco di 1900 metri, compreso il ponte sul Gesso, di tale ferrovia, era stato approvato dal Ministero dei lavori pubblici, si sparse la voce che questo tronco, per la sua ubicazione, avrebbe resa impossibile la ferrovia subalpina, che deve immedesimarsi colla Cuneo-Mondovì.

La Direzione generale delle ferrovie presso il Ministero, richiesta in proposito, rispose colla seguente lettera in data 23 novembre, che qui pubblichiamo per tranquillità dei Comuni e delle popolazioni interessate a quella ferrovia subalpina, non che del Comitato loro rappresentante:

« Col progetto del 1° tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì, presentanto, non è molto, dall'Ufficio del Genio civile di Cuneo, e testè approvato dal Consiglio superiore « dei lavori pubblici, non si pregiudica il tracciato del rimanente tratto della linea stessa.

« Ora l'Ufficio predetto, al quale sono stati comunicati « tutti i documenti relativi, sta occupandosi dei rilievi « occorrenti per compiere gli studii comparativi fra i varii « tracciati che sonosi proposti. A studii compiuti, e sentito il Consiglio superiore come prescrive la legge, il « Ministero deciderà del tracciato a scegliere, avendo sempre « nel debito riguardo i varii interessi locali, che non si « oppongono affatto alle disposizioni di legge ».

Ferrovie Pinerolo-Torre Pellice e Bricherasio-Barge. — Nella seduta del 26 novembre, al Consiglio comunale di Torino, la Giunta ripropose la concessione dei due sussidii di L. 100,000 e di L. 70,000, già votati per le dette linee, purchè si ottenga la concessione entro sei mesi dalla deliberazione del sussidio, che i lavori sieno ultimati in due anni, e che il pagamento si faccia in tre rate distinte.

Il Sindaco diede altre spiegazioni, oltre quelle della Relazione della Giunta, e comunicò un telegramma del Comitato della ferrovia, con cui si annunzia la prossima presentazione del progetto per la concessione. Aggiunse che il Comitato medesimo ha fatto istanza perchè sia tolta la condizione della simultanea costruzione dei due tronchi, e del terzo di prolungamento compreso nel sussidio; ma osservò che tale condizione non può essere accettata, avendo il Consiglio provinciale in modo speciale imposta la simultaneità della costruzione.

La proposta della Giunta venne accettata, respingendosi la domanda del Comitato.

Ferrovia Torino-Gassino. — L'intera linea della tramvia Torino-Gassino è entrata in piena attività, coll'apertura del secondo tronco S. Mauro-Gassino, avvenuta ieri.

Era intendimento del Municipio di Gassino di solennizzare il compimento di tale opera il giorno stesso dell'apertura all'esercizio. Un Comitato, per sua cura costituitosi, già aveva ogni cosa predisposto; ma l'apertura, che doveva aver luogo sul finire di ottobre, avendo poi dovuto subire, per circostanze indipendenti da volontà, ripetute dilazioni, il Comitato stesso, di cui fa parte la Giunta municipale, nella sua seduta del 10 novembre p. p., a grandissima maggioranza credette di rimandare la solennità alla prossima stagione primaverile, e senza punto disciogliersi, non fece che raffermare per quell'epoca gli accordi già passatisi coi provveditori chiamati ad allestirla.

Tramways nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 15 nov. p. p., ha preso, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò, con alcune modificazioni, il progetto di Capitolato speciale concordato col signor Berrier Delaleu per l'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore sulla strada provinciale da Pinerolo a Cavour, mandando stipularsi il relativo atto di concessione.

Prima di dare ulteriore corso alla domanda del direttore della Società anonima dei *tramways* di Torino per concessione del prolungamento della linea Moncalieri fino a Poirino sulla strada provinciale di Genova, mandò invitarsi la Società stessa a fare il deposito prescritto dall'articolo 3 del Regolamento sui *tramways*.

Tramways nella provincia di Vicenza. — Leggiamo nel *Giorn. di Vicenza*, del 27 nov.:

A Barbarano ebbe luogo ieri un'adunanza per promuovere l'impianto di una tramvia o di una ferrovia economica, che colleghi il capoluogo della provincia coi popolosi paesi della Riviera ed abbia poi le opportune diramazioni.

24 rappresentanti di Comuni presero parte alla riunione, sotto la presidenza del comm. Clementi.

L'idea di fare gli occorrenti studii e di propugnare la linea ebbe unanime adesione, e fu a tal fine eletto un Comitato così costituito:

Bettanin Domenico (Agugliaro), Biego dott. Alvise (Vicenza), Carampin G. B (Barbarano), Cavalli dott. Luigi (Vicenza), Gazzetta ing. Sebastiano (Albettone). Scardin Pietro (Noventa), e Zanella Giuseppe (Poiana Maggiore).

Giovedì prossimo il Comitato terrà in Vicenza la sua prima seduta.

Tramways di Roma. — L'*Opinione*, del 28, dice che i lavori del binario del *tramway* di via Nazionale sarebbero oramai al termine, se non si fosse dovuto fare una modificazione in due tratti del binario lungo la discesa della via Magnanapoli, ordinata dall'Ufficio tecnico municipale.

Ciò non ostante, nella settimana prossima, la linea sarà compiuta, e nei primi di dicembre il servizio pel pubblico potrà essere attivato.

— Leggiamo poi nel *Diritto*, del 29:

Nella seduta che tenne ieri, la Giunta municipale esaminò il proegtto presentato da una Società industriale, per la concessione di una rete di *tramway* da piazza Montanara a San Paolo. I signori assessori si dichiararono favorevoli al progetto, che presenteranno al più presto al Consiglio comunale, domandandone l'approvazione.

Ed il Consiglio, non v'ha dubbio, approverà. Un *tramway* che congiunga il centro di Roma alla insigne basilica di San Paolo, risponderà ad uno dei bisogni maggiormente sentiti dalla nostra cittadinanza.

Poichè siamo a parlare di *tramways*, annunziamo che la rete di via Nazionale sarà inaugurata non più tardi del 5 dicembre.

Ferrovia Vesuviana — Scrivono da Napoli, 21 novembre, alla *Persev.*:

Lo spettacolo che dà il Vesuvio da iersera comincia a diventare interessante. Non so che cosa dirà la Compagnia assicuratrice della Funicolare (la qual Compagnia ha assicurato, col 5 per mille di premio, un valore di un milione e mezzo lassù); ma il fatto è che, a veder da Napoli il vecchio vulcano coronato da quattro strisce di lava smagliante come rubini la sera, oltre talora la linea brillante delle lanterne elettriche con cui s'illumina la Funicolare, lo spettacolo è meraviglioso. Oggi è stata al monte una grandissima ressa da Napoli e Roma.

Appena usciti dalla piccola Stazione superiore della detta ferrovia, a un duecento metri dal cratere, e ad un trecento dal nuovo e piccolo cono che sormonta il vasto cratere, spargendolo di lava che ora ne trabocca, fu costruita una grossa muraglia a secco di lava spenta, larga parecchi metri, e lunga un dugento quasi, come un bastione per coprire la Stazione e la ferrovia dal rotolar de' sassi incandescenti, in quel principio della china esteriore. Ieri una parte di quel baluardo è stata improvvisamente abbattuta e sommersa da una striscia di lava, che, a men di cento metri, costeggiando poi la Stazione, s'avviava in giù, non parallela, come dicono i giornali, ma divergente dalla ferrovia. Questa, stasera, era tutta illuminata dalla luce elettrica, verso le sette; poi ho visto che se ne è spenta la illuminazione. La lava non ha proceduto da quella parte, ma immense scariche di moli incandescenti eran sollevate ogni paio di minuti dal piccolo cono centrale, che sormonta ora il vecchio e maggiore, lanciate in aria almeno dugento metri verso il cielo, e poi sparse intorno a rotolare sul fianco del monte.

Altre lingue di lava appariscono sul ciglio meridionale del cono. L'estremo del viottolo di lapilli e sabbia, per cui discende a piedi chi vuole (e per cui scese anche la Regina quando salì il monte alcuni mesi fa), fu coperto ieri dalla nuova lava più prossima alla ferrovia; alla quale tutti augurano che si possa salvare; chè, se durasse così poco, meno d'un anno, sarebbe un vero peccato. Il pericolo non è piccolo ora: speriamo che cessi per essa.

— E in data del 24:

Il Vesuvio lascia spegnere le lingue di lava che aveva spinte giù da più parti, pure continuando ad eruttare notevolmente dal nuovo cono, che si eleva sempre più alto e puntuto sul cratere, che esso supera ormai d'un centinaio di metri. Il largo orlo del cratere difende tuttora la

Funicolare dai grossi proiettili; il che non avrebbe potuto fare contro la lava. Per ora quindi il pericolo della ferrovia sembra scongiurato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto si comunica alla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, a Lucerna si sarebbe già fissato al 1°. giugno 1882 il giorno della inaugurazione e dell'apertura della ferrovia del Gottardo.

Ferrovia del Sempione. — In relazione a quanto annunciammo nel precedente nostro numero, togliamo dal *Journal des travaux publics*, del 28 novembre:

Alla Camera dei deputati è stata presentata una proposta di legge, intesa a mettere a disposizione del Governo un credito annuo di 5 milioni di franchi per 10 anni, a partire dal 1881, per essere applicato alla traversata del Sempione. in modo da completare la linea internazionale che collega le ferrovie francesi, svizzere e italiane, per la vallata del Rodano e dell'Isola.

Si rammenta che la questione del traforo delle Alpi è stata discussa nel 1873 e nel 1874 dall'Assemblea nazionale. Una Commissione d'ispettori generali fu nominata per istudiare il progetto; questa Commissione non riconobbe allora necessario il traforo del Sempione, ed emise il parere che, se si decidesse di forare le Alpi, il punto da scegliere dovrebb'essere il Monte Bianco.

Ed è sull'appoggio di tale precedente, che, giovedì scorso, si domandò alla Camera di non discutere la nuova proposta relativa al Sempione che dopo il compimento degli studii intrapresi dal Governo francese pel traforo del Monte Bianco, affinchè si possa procedere ad un esame comparativo serio delle due linee.

Il Ministro dei lavori pubblici dichiarò che il Governo già da parecchi anni fa studii comparativi sulle diverse soluzioni del problema indicato, in modo da mantenere sul territorio francese il transito internazionale dal bacino del Mediterraneo ai bacini della Manica e del mare del Nord.

Gli autori della proposta di legge chiedevano la urgenza, e domandavano la nomina d'una Commissione speciale. Il ministro Sadi Carnot pensò essere preferibile di rinviare quella proposta alla Commissione d'iniziativa, che dovrebbe determinare nettamente il mandato della Commissione speciale incaricata di statuire, non solo sul traforo del Sempione, ma su tutti i progetti che sono allo studio.

Questa risoluzione fu adottata dalla Camera, respingendo l'urgenza domandata.

Ferrovie francesi. — La Compagnia della ferrovia del Nord, che sino dall'inverno scorso ordinò alle varie officine francesi 416 locomotive e 7,146 vagoni, attualmente in corso di esecuzione, ha ritenuto necessario di avere a sua disposizione, entro breve termine, un supplemento di 60 macchine. Le officine francesi non avendo potuto incaricarsi che di 10 macchine, da consegnare a partire dal mese d'agosto 1881, la detta Compagnia dovette ordinare la rimanenza a costruttori esteri. Due officine austriache s'impegnarono a consegnare queste macchine dall'aprile all'agosto p. v.

Il complesso delle ordinazioni della Compagnia del Nord per l'aumento del suo materiale ruotabile rappresenta una spesa di oltre 45 milioni.

Disastro in Francia. — Telegrafano da Nimes, 27 corr.:

Dal treno merci 2918, che andava ad Alais, giunto che fu in cima dell'erta salita del Mas-de-Pouge, si staccarono trentotto vagoni. E ridiscesi con una velocità vertiginosa, andarono a battere contro il treno 1886, che si trovava diretto verso Courbezac.

I 38 vagoni, carichi di carbone e di bestiame, sono stati completamente fracassati. Rimasero morti il conduttore del treno n. 2918, il custode del bestiame e due altri guardiatreno; un impiegato fu ferito al braccio.

Ferrovia dell'Arlberg. — I lavori di perforazione del tunnel dell'Arlberg continuano vigorosamente. Delle macchine stanno per giungere; ed a datare del 1° febbraio prossimo, si foreranno ogni giorno 3 metri da ciascun lato. Cento ottanta giorni dopo la perforazione della galleria di direzione, il tunnel dovrà esser compiuto in muratura e terminato. Così, nell'agosto 1885, oppure nell'autunno dello stesso anno, una nuova linea diretta porrà in unione la Svizzera con Vienna e col resto dell'Austria.

Ferrovie dell'Arsenale di Woolwich (Inghilterra). — È stata completata la grande rete ferroviaria di servizio, che riunisce le officine, i cantieri, i *docks* ecc. del grande Arsenale militare di Woolwich. Lo sviluppo totale di tutti questi binarii, incrociantisi in mille guise e direzioni, è nientemeno che di 34 chilometri. Il lavoro fu eseguito in questi ultimi sei anni, sotto la direzione del colonnello Noble, ispettore tecnico dell'Arsenale.

— A proposito di questo Arsenale, l'*Army and Navy Gazette* annunzia che, in seguito alla serie di esperimenti continuati per due inverni all'Arsenale di Woolwich per l'illuminazione elettrica del grande Stabilimento, risulterebbe che il sistema che ha ottenuto maggior favore è quello dell'ingegnere Brusth, di proprietà della *Anglo-American Electric-Light Company*.

Notizie Diverse

Opere pubbliche. — Sotto la presidenza dell'on. Grimaldi, mercoledì scorso si è riunita a Roma la Commissione per le opere straordinarie idrauliche e stradali pel decennio 1881-1890.

Ha cominciato a discutere la grave questione: se e in quali limiti può essere ammesso il concorso dello Stato, nella spesa per nuove costruzioni di strade provinciali di serie. Ha deliberato di ammettere il concorso, ma di limitarlo alle strade provinciali, che urge e molto importa di costruire.

È quindi passata a discutere l'altra questione più grave: se il concorso dello Stato dev'essere per metà della spesa, oppure proporzionato alla maggiore o minore importanza della strada; poichè le leggi 1869 e 1875 stabiliscono tre serie di strade, e distinguono in diversa misura il concorso dello Stato, ossia di tre quarti nella prima serie, di metà nella seconda, e di un terzo nella terza. Fu pure discusso se questa distinzione dovesse essere ammessa nelle nuove strade provinciali.

La Commissione ha deliberato che per tutte le nuove strade venga ammesso il concorso dello Stato, sempre per metà, senza distinzione di serie.

Finalmente ha esaminato se per le nuove costruzioni dovesse ammettersi l'obbligatorietà della costruzione nelle Provincie, ed ha ritenuto che la si debba negare, considerando che il concorso dello Stato debba accordarsi allora soltanto che la Provincia abbia chiesto la costruzione e si sia regolarmente impegnata nella spesa.

— La Commissione medesima, nell'adunanza del 27, ha poi preso le seguenti risoluzioni:

1. Ha ritenuto che la costruzione di strade provinciali di serie debba essere affidata allo Stato, non già alle Provincie come è proposto dal progetto ministeriale;

2. Ha ritenuto che il concorso delle Provincie per metà della spesa debba essere da esse pagato in rate uguali, e nel tempo entro il quale i lavori dovranno presumibilmente essere compiuti. Questa seconda risoluzione è molto importante, perchè è conforme a quanto fu prescritto per le costruzioni ferroviarie;

3. Ha ritenuto che il concorso delle Provincie cominci dal giorno in cui cominceranno i lavori;

4. Ha ritenuto la preferenza nelle costruzioni per le Provincie che offrono l'anticipazione delle spese spettanti allo Stato senza interessi;

5. Ha infine stabilito diversi criterii di preferenza nella costruzione delle strade, i quali criterii debbono essere indicati nella Relazione come norma al Potere esecutivo,

Bilancio dei lavori pubblici. — La Commissione generale del bilancio, nella riunione di sabbato mattina, ha deliberato sulla relazione dell'on. Indelli, già discussa in ottobre, sul bilancio dei lavori pubblici. La Commissione (contro l'opinione del Governo e del relatore), a maggioranza di voti, ha aumentato di un milione lo stanziamento pel sussidio alle strade comunali obbligatorie, cioè da 4 milioni a 5. Ha poi approvato un ordine del giorno invitante il Governo a migliorare il servizio rurale delle poste.

In tutto il resto ha approvato la Relazione, dopo alcuni schiarimenti domandati all'onorevole Ministro, e da lui ottenuti, intorno alle tabelle ferroviarie.

Progetti ministeriali. — L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha presentato alla Camera, nella seduta del 27 nov., due progetti di legge: uno sul servizio telegrafico, l'altro per stanziamento di fondi per una seconda serie di lavori del Tevere.

Palazzo della Banca Nazionale a Roma. — Il *Diritto*, del 26 nov., scrive:

Alcuni nostri lettori ci hanno chiesto perchè la Banca Nazionale non si decide ancora a fabbricare il palazzo sull'area di via Nazionale; facendoci nello stesso tempo osservare, che tale ritardo è maggiormente deplorevole, inquantochè differisce il compimento della più bella via di Roma moderna.

In base ad informazioni assunte a fonte attendibilissima, possiamo assicurare che la Direzione della Banca ha intenzione di fare, e presto. Al presente essa sta esaminando i diversi progetti che le sono stati presentati; ed appena avrà fatto la scelta, prenderà le disposizioni affinchè si dia subito mano ai lavori.

È naturale, a nostro avviso, il ritardo, trattandosi di un edifizio, che andrà a costare più di un milione di lire, e che dovrà rispondere ai molteplici scopi per cui verrà inalzato.

Ad ogni modo, esortiamo la Direzione della Banca Nazionale a sollecitare quanto è possibile.

Porto di Genova. — Leggesi nel *Corr. Mercant.* del 29 nov.:

Un'ottima notizia per tutti coloro che s'interessano al porto di Genova.

Come probabilmente è poco noto, del nostro porto non era finora stato fatto un rilevamento esatto, e i piani che ne esistevano erano stati rilevati sotto Napoleone I, nientemeno; ed a quei piani erano state fatte aggiunte, le quali non facevano che accrescerne le inesattezze ed i difetti.

L'ispettore del Genio civile, commendatore Parodi, avea fatto sentire al Governo quanto fosse necessario di avere un nuovo esatto rilevamento. E quando finalmente, per la generosità del compianto Duca di Galliera, fu possibile di intraprendere i lavori del porto, il Governo diede ordine che venisse anche intrapreso il rilevamento del medesimo; e ne venne incaricato l'egregio ingegnere cav. Augusto Rubini, il quale cominciò il suo lavoro nel luglio del 1878, e lo condusse a compimento nell'ottobre dell'anno corrente.

Il piano generale fu fatto sulla scala da 1 a 2000, ed i piani parcellari da 1 a 500. Oltre l'esattezza del rilevamento, sulla quale non poteva nascer dubbio per la fama dello egregio ingegnere, sono a notarsi i dettagli del lavoro, sotto ogni riguardo pregevoli e tali da appagare le più strette esigenze.

Ponte sull'Adda a Trezzo. — La Commissione incaricata di scegliere tra i diversi progetti del ponte sull'Adda, ha pronunciato il suo voto, ed ha scelto per quest'opera importante, che interessa egualmente la provincia di Bergamo e quella di Milano, fra i diversi concorrenti il progetto presentato dall'egregio giovine ingegnere Giulio Moroni di Bergamo, al quale perciò venne aggiudicato il premio di L. 500.

Secondo questo progetto, il ponte è lungo 130 m., ed alto 35 m.

Il Consorzio per la costruzione di questo ponte si porrà in grado di affrettare più che sia possibile il principio ed il compimento di un'opera, che non solo soddisfa ai desiderii, ma ai veri bisogni delle due citate importantissime provincie. — Così il *Sole*.

Ponte sul Retrone. — Leggiamo nel *Giorn. di Vicenza*, del 29 nov.:

Compiute le opere murarie del ponte sul nuovo alveo di Retrone attraverso la ferrovia, questa mattina ebbe luogo con felicissimo esito il varamento di una travata metallica del detto ponte, che fu costruita a Milano dalla Ditta Cerimedo.

Così, entro brevissimo tempo, i treni ferroviarii correranno sul nuovo ponte; e perciò si potrà dare immediato compimento ai lavori contemplati dalla seconda parte del progetto dell'ing.-capo cav. Beroaldi per la sistemazione dei nostri fiumi.

Sottoscrizione pel Canale di Panama. — Si ha da Parigi che l'emissione delle azioni del Canale di Panama è fissata dall'8 al 10 dicembre.

Il capitale è di 300 milioni, le azioni da 500 lire, e sono offerte al pubblico alla pari.

I portatori delle azioni e delegazioni di Suez avranno facoltà di sottoscrivere con preferenza, e senza riduzione, ad un numero di azioni di Panama uguale a quelle che posseggono di Suez.

Un supplemento al capitale di circa 300 milioni sarà emesso durante il corso dei lavori.

Il costo totale del Canale è calcolato in 600 milioni; la durata a sei anni.

Nei Circoli finanziarii si crede che la sottoscrizione avrà un grande successo.

L'istmo di Barnstable. — La città di Boston si accinge a far tagliare l'istmo, che separa la baia di Barnstable da quella di Buzzard, allo scopo di evitare ai bastimenti che vanno a Nuova York e nei porti del Sud il giro del Capo Cod.

Il progetto di costruzione di questo canale risale a duecento anni fa, e si calcola che bisognerà spendere da 12 a 15 milioni di franchi per compierla. La lunghezza del canale sarà di 13 chilometri, con una profondità di 18 metri ed una larghezza di 75 metri.

Le cartoline postali negli Stati Uniti. — L'uso delle cartoline postali si rende più generale tra noi, ma passeranno lunghi anni prima che assuma le grandi proporzioni, alle quali è già arrivato negli Stati Uniti. Le cartoline sono fabbricate ad Holyoke, nel Massachusset. Vi è costantemente occupata una quarantina d'uomini, è tre torchi funzionano giorno e notte.

Ogni giorno si produce circa un milione di cartoline, cifra che non parrà punto esagerata, quando si saprà che l'anno scorso se ne consumarono fino a 246,063,060. Il Governo ha una riserva di 25 milioni di cartoline.

Il cartoncino adoperato nella fabbricazione è fornito in pacchi, ognuno dei quali contiene tre mila fogli. Ogni foglio può dare 40 cartoline.

Il taglio si fa meccanicamente, e le cartoline sono chiuse dentro scatole che ne contengono cinquecento. Tutte le operazioni sono fatte sotto la sorveglianza di un impiegato del Governo.

Il consumo straordinario delle cartoline postali ha sensibilmente ristretta la fabbricazione della carta da lettere. Si valuta da 12 a 15 milioni di dollari all'anno la perdita che questa fabbricazione ha patita.

Telegrafo nella China. — Anche l'Impero celeste vuole provvedersi del telegrafo, avendo ora il Governo imperiale accordato ad una Compagnia chinese la concessione d'una linea telegrafica fra Pekino e Shanghai, pei lavori della quale fu già anticipata una somma di 140,000 taels.

Monumento a Bartolomeo Bona nella Stazione di Torino. — Nona lista della sottoscrizione pubblica fatta per azioni da lire 5.

Personale dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato L. 480 — Mazzucchetti Eugenio, 10 — Ceppi conte Carlo, architetto, 20 — Campini Aventino, 5 — Spinelli Giu-

seppe, 5 — Luise Carlo, 5 — Brugnoni Giuseppe, 5 — Migliori Antonio, 5 — Izzo Antonio, 5 — Rossi Giovanni, 5 — Corò Girolamo, 5 — Ramaschiello Angelo, 5 — Muti Nicola, 5 — Pitirollo Pasquale, 5 — Di Stasio Prisco, 5 — Starace Luigi, 5 — Fattori Gaetano, 5 — Romano Antonio, 5 — Avino Giovanni, 5 — Gramazio Ferdinando, 5 — Giordano Alfonso, 5 — Buonaiuto Federico, 5 — Cipollaro Giovanni, 5 — Graziano Alessandro, 5 — Borrelli Giuseppe, 5 — Cipollaro Gennaro, 5 — Santacaterina Letterio, 5 — Sibona Giuseppe, 5 — Bondonio Leopoldo, 5 — Torchio Giacinto, 5 — Alzona Luigi, 5 — Palleschi Antonio, 5 — Valente Achille, 5 — Baldini Ludovico, 5 — Salaorin Ognibene, 5 — Piermatteo Tommaso, 5 — Cannovale Enrico, 5 — Juliano Vincenzo, 5 — Sacco Angelo, 5 — Calanti Pasquale, 5 — Violini Giovanni, 5 — Jeppo Casimiro, 5 — Gastaldi Dionigi, 5 — Picardi Nicola, 5 — De Benedictis Castaldo, 5 — Deodati Antonio, 5 — Sopetto Giovanni, 5 — Micheletti Giovanni, 5 — Serpieri Ercole, 5 — Richichi Ferdinando, 5 — Baima Giuseppe, 5 — Zucca Domenico, 5 — Calderisi Luigi, 5 — Fontana Giuseppe, 5 — Schoen Antonio, 5.

Totale delle nove prime liste di sottoscrizione L. 4000.

Nota. — Le sottoscrizioni delle azioni col loro importo devono essere trasmesse alla Banca dei fratelli Ceriana, via Lagrange, 3, Torino.

Pubblicazioni. — L'egregio ing. comm. Alfredo Cottrau ha testè ripubblicato a Napoli, riuniti in un elegante volume, parecchi suoi opuscoli, di alcuni dei quali ebbe già a tener parola anche il nostro giornale. Eccone i titoli:

Sulle Ferrovie comunali e provinciali da costruirsi in Italia;

Le Ferrovie secondarie a scartamento ridotto, ed i Tramways *a vapore;*

Le Ferrovie a scartamento ridotto avanti al 1° Congresso degl'Ingegneri italiani in Milano;

Sulla industria del ferro in Italia.

A proposito di una interpellanza alla Camera dei deputati degli on. Nicotera e San Donato. Gli operaj napoletani. La questione di Pietrarsa. I trattati internazionali e l'industria meccanica italiana. —

I liberi scambisti della Camera. Le industrie meccaniche, e la quistione ferroviaria in Italia.

Questa raccolta di opuscoli varii, pubblicati ad epoche diverse, non può che riescire interessante specialmente agl'industriali e professionisti italiani.

— È uscito il n. 11, anno VI, di quell'ottimo periodico tecnico mensile, che si pubblica in Torino col titolo: *L'Ingegneria civile e le arti industriali*, diretto dall'ing. Sacheri.

Questo numero contiene una *Relazione sopra il R. Museo Industriale italiano;* alcuni *Cenni sopra il progetto di irrigazione del Marschfeld, presso Vienna;* una lezione sulla *Livellazione barometrica;* il *Microscopio meccanico; I forni a gaz;* notizie, bibliografie, ecc.

Nella parte illustrativa notiamo un bellissimo disegno (pianta e due sezioni) del ponte sul Po a monte del Castello del Valentino, costruzione dell'Ufficio d'arte della città di Torino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato de' valori ferroviarii non ebbe attività degna di nota nella scorsa settimana.

Le Azioni della Società delle Meridionali salirono un momento da 444 a 449, e rimasero a questo prezzo. Stazionarie le Obbligazioni relative a 273.50, e solo negli ultimi giorni riescirono a conseguire il prezzo di 283.

Nessuna transazione nelle Sarde, serie A e B; le nuovo, invece negoziate a 268, poi a 270.50.

Obbliate le Romane sul 162 circa.

Le Meridionali austriache, dopo essere salite da 282 a 284.25, ritornarono a 283 deboli.

Le Trapani, ancor più deboli, a 278; delle altre Obbligazioni non si fece parola.

A Parigi, le Lombarde si quotarono a 193.70, le Obbligazioni a 270.50; le Vittorio Emanuele a 275; le Azioni Ferrovie Romane a 147; le Obbligazioni a 342.

CONVOCAZIONI

Società di Montesanto. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corr. in Genova (sede sociale, piazza Vigne, 4), per il rendiconto e bilancio a tutto giugno 1880, per la nomina della Commissione per la revisione dei conti, e per la elezione di consiglieri uscenti d'ufficio.

Avvisi d'Asta

Il 7 corr., presso la Prefettura di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (1881-85) delle difese a destra e sinistra del Brenta, da Bassano al confine colla provincia di Padova, per la presunta annua somma di L. 8714. Deposito interinale L. 200 in biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), non lisciviate, per il complessivo importo di lire 112,500. Consegna entro 160 giorni, in 5 rate uguali di 6000 aste, la prima dopo 40 giorni, e le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 11,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino di 3 navate a 2 piani, nella parte centrale, per ricovero di carri e materiali ad uso d'artiglieria, al lato ovest del piazzale della Fiera in Vigevano, per il presunto importo di L. 138,000. Lavori da compiere entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 14,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la sudd. Direzione, si terrà un'asta per l'ampliamento del magazzino d'armi, costruzione di un corpo di fabbrica a 2 piani per magazzini di materiali, con ricostruzione della scala secondaria nell'ex-palazzo Zumalli Robiati in Lodi, per il presunto importo di L. 42,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della linea stradale detta di S. Donato nelle Valli del Riobono e del Marena, nei territorii di Fabriano e Sassoferrato, dello sviluppo lineare di m. 17,808.10, colla costruzione di tutti i manufatti, per la complessiva somma di L. 212,133.66. Lavori da eseguire entro 8 anni, cioè entro il 1888. Deposito interinale L. 12,500 in moneta effettiva; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento el fabbricato e costruzione di un muro di cinta nella caserma

della Posta Vecchia in Sinigaglia, per il presunto importo di L. 44,000. Lavori da eseguire entro 250 giorni. Deposito cauzionale L. 4400 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un molo a scogliera per difesa del porto di Marsala, per la presunta somma di lire 376,963.18. Lavori da eseguire entro mesi 30. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Lugo (prov. di Ravenna), si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (1881-85) delle strade comunali brecciate: pel 1° anno, di chil. 55.263, per il presunto importo di L. 22,186.89; e pegli altri 4 anni, di chil. 85.101, per il presunto annuo canone di L. 80,714.70; e quindi pel complessivo importo di L. 145,045.69, ribassato però dalla Giunta del 4 p. 0[0], cioè a L. 139,243.86. Deposito cauzionale L. 7000.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione dei manufatti lignei per segnalamento ed ormeggio nella laguna di Venezia e nei bacini di porto compresi nella medesima, per la presunta somma complessiva di L. 210,000. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1886. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 18,000, idem.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione ed il collocamento in opera delle 2 travate, di m. 4 cadauna, occorrenti pei sottopassaggi della linea Aquila-Rieti, ai chil. 126 + 420 e 126 + 515 da Pescara.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

45ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *novembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	657,511.75	454.71
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	479,270.62	331.45
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 178,241.13	+ 123.26
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	20,829,073.69	14,404 62
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	19,118,023.72	13,221 32
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+1,711,049.97	+118330
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,220.—	192,127.19	157.48
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	178,929.25	155.32
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 68.—	+ 13,197.94	+ 2.16
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,174.16	7,898,377.08	6,726.83
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.51	7,424,877.25	6,447.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 22.65	+ 473,499.83	+ 278.88

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	34,497,52	15,616,09	11,282,09
Piccola Velocità	7,630.76	481,47	3,390.99
Totali . . .	42,128,28	16,098.46	14,673.08

Strade Ferrate Romane

39ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *settembre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	624,574.82	19,426.73
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	573,516.33	17,789.87
Differenza in più . . .	—	51,058.49	1,636.86
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 settemb. 1880 .	1,681	22,122,208.15	17,643.27
Periodo corr. 1879	1,673	20,901,082.34	16,703.32
Aumento	8	1,221,125.81	939.95
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del luglio 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA O PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	7,406.15	30,871.25	4,137.33	42,414.73
Bagagli e cani . .	145.58	713.07	131.61	990.26
Merci a grande vel.	918·58	5,870.56	643.14	7,432.28
Merci a piccola vel.	9,327 67	30,408.59	4,478.90	44,215.16
Introiti diversi . . .	387.07	534.38	288.95	12,100·40
Totale . . .	18,185.05	68,397.85	9,679.93	96,262.93

Digitized by Google

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI compresa la

Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale	ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80	CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00	CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00	CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e CONTI CORRENTI.

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ
ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO
GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHII -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

REVUE BRITANNIQUE
REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de novembbre 1880:

Économie politique — Constitutions. — Les piliers de l'État.
Archéologie — Voyages. — Les villes ruinées de l'Amérique centrale.
Étude sociale — Droit pénal. — La liberté de la presse en Amerique et la loi américaine sur la diffamation par les journaux.
Statistique — Les grands vieillards.
Critique littéraire — Littératures du Midi. — Doña Perfecta, roman espagnuol.
Colonisation - Mœurs - Ethnographie — La Sibèrie et ses pénitenciers.
Sport. — Six mois de chasse au Kangourou en Australie.
Mémoires historiques — Biographie — La jeunesse de la reine Élisabeth — Chronique scientifique. — Poésies de novembre.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*
Correspondance d'Allemagne — Inauguration de la cathédrale de Cologne par le protestantisme couronné — Le régiment des chemins de fer — *Les Derniers Humanistes*, de M. Alfred Stern, et les romans historiques en général. — Les compositeurs Kretschmer et Hentschel. — L'affaiblissement de la vue chez les Allemands.
Correspondance d'Orient. — Les projets de Zollverein franco-austro-allemands — Décadence de l'influence française — Une succession ouverte — Encore Dulcigno — La question grecque et l'armée hellénique — Les puérilités byzantines et le panislanisme — Les Lusignans; une leçon d'histoire — *Le Phare d'Alexandrie* et la Commission sanitaire.
Correspondance d'Italie. — L'opportunisme des deux côtés des Alpes — Décadence du régime parlamentaire sous toutes ses formes — Un article de la *Perseveranza* — Les révolutionnaires français à l'inauguration du monument de Mentana — Garibaldi et sa famille — Le baron Ricasoli — Découverte de pétrole en Lombardie — Les écoles pontificales Une expédition antarctique.
Correspondance de Londres. — Les troubles en Irlande; orangemen et cocardes vertes — Voyage de perfectionnement d'un bourreau; supplices comparés — La viande de bison — La Babel anglicane; schismes et reformes — Esposition de gravures: Bewick — Livres de Noël; romans — Les expositions de peinture: Luminais, Boybet, ect. — Les théâtres ; une nouvelle création de miss War7; Booth.
Correspondance d'Amérique — Répartition des suffrages — Emigrants — L'exposition du centenaire — LE CANAL MARITIME DE PANAMA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

BRONZO in limatura e tornitura .	Chilogr.	14,000	circa
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	70,000	»
CERCHI d'acciaio	»	70,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, da lavoro e in limatura e tornitura	»	235,000	»
GHISA da rifondere	»	90,000	»
OTTONE da rifondere	»	13,000	»
ZINCO da rifondere	»	7,000	»
CALDAIE di ferro cilindriche vecchie che servirono per trasporto catrame in N. di 12	»	19,000	»
CASSE di vecchi tender per lo stesso uso	»	18,000	»
ACCIAIO vecchio in lime di rifiuto e ceneraccio misto a colatura di bronzo. — Quantità diverse.			

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 dicembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 novembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO, 1880
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 8 Dicembre 1880. N.° 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

Stante la festa d'oggi, la tiratura e spedizione del giornale dovette essere ritardata.

FERROVIE SICULE

LINEA DELLE CALDARE

(*Continuazione — V. N.* 47).

III.

ESECUZIONE DEI LAVORI.

Espropriazioni. — Poche opposizioni si incontrarono nello acquisto dei terreni da occuparsi nei territorii esclusivamente agricoli, di Canicattì, Castrofilippo e Racalmuto; invece nei territorii di Grotte, Comitini ed Aragona, per la parte coltivata a solfare, con pochissimi proprietarii è stato possibile un accomodamento amichevole in base alle perizie del sottosuolo, che l'Amministrazione governativa ebbe cura di fare eseguire con la massima diligenza dal R. Corpo delle Miniere; i più dei proprietarii accamparono pretese enormemente superiori alle offerte loro fatte.

Ne seguirono le perizie giudiziarie, fatte da altrettanti Collegi di tre periti nominati dal tribunale di Girgenti, quante erano le principali solfare da periziare; i risultati di queste perizie pochissimo si scostarono dalle somme offerte dall'Amministrazione a ciascun espropriando, rimanendo così molto inferiori alle richieste dei proprietarii, i quali, poche eccezioni fatte, invocarono dal tribunale nuove perizie, che sono tuttora da eseguirsi. Le lunghe pratiche per le espropriaziaui ed il rifiuto dei proprietarii delle solfare di Crocidda e Balataliscia a permettere l'occupazione delle loro terre anteriormente all'emissione dei relativi decreti prefettizii di occupazione dei terreni, furono la cagione di tutto il ritardo che si lamenta nella costruzione del tronco Caldare-Racalmuto.

Movimenti di materie. — Per la costruzione di questa linea occorsero di trincea . . . M. 550,250.00
di rilevato . . . . » 472,103.02
con un costo complessivo di . . L. 883,331.25
pari a . . . . » 32,101.96 per ogni chilometro di linea (1).

Opere d'arte. — Sebbene di poca importanza i corsi d'acqua attraversati, essi sono tuttavia in numero considerevole, conseguenza necessaria del trovarsi la linea a mezzacosta.

Si contano nel primo tronco n. 50 opere d'arte, tutte di luce inferiore a metri 10, e presentanti complessivamente una luce di m. 81.70; sul secondo tronco si hanno n. 53 opere d'arte, di luce inferiore a metri 10, offrenti in complesso una luce di m. 81.10.

Queste diverse opere, costrutte per lo più su valloni a forte pendio, hanno le canne considerevolmente allungate; ed aggiungendo a questa circostanza quella di aver dovuto in molti casi spingerne le fondazioni a profondità di sei, otto ed anche dieci metri, si spiega come le sole opere d'arte minori hanno richiesto, sul primo tronco, un cubo totale d'escavi di . . . . . . M. 16,246.00
e di murature. . . . . » 17,522.00
importando complessivamente una spesa di L. 365,936.70, ossia di L. 4,479.03 per ogni m. l. di luce, e di lire 24,097.55 per ogni chilometro di linea; e nel secondo tronco, un cubo totale di scavi di m. 17,108.29, e di muratura m. 16,839.52, con una spesa complessiva di lire 435,542.42, pari a L. 5,370.44 per ogni m. l di luce; il costo chilometrico di questo tronco, per le sole opere di arte minori, ascende quindi a L. 41,325.76.

Dei quattro viadotti che si hanno su questa linea, posti tutti nel tratto fra Caldare e Grotte, si è già detto come quello in ferro, detto di Balataliscia, abbiasi dovuto fondare ad eccezionale profondità per attraversare intieramente i terreni rimaneggiati dalla coltivazione delle zolfare; gli altri tre ebbero fondazioni relativamente facili,

(1) Queste e la maggior parte delle altre cifre seguenti, relative alla quantità ed importo dei lavori, essendo dedotte dalle situazioni mensili, non sono esattissime; si possono tuttavia ritenere assai approssimate al vero. Sono però esatte quelle relative alle opere d'arte, viadotti e gallerie, perchè dedotte dai computi di liquidazione.

cioè il Conte, fondato sui gessi a profondità media di m. 4.30; il Ranciditi ed il Pozzillo, fondato il primo sui calcari marnosi sconquassati fino a sensibile profondità, ed il Pozzillo per una parte sulle argille mioceniche e per altra parte su banchi di tripoli, ricoperti gli uni e gli altri da un grosso strato di terreni franati, hanno fondazioni profonde in media metri 8. Questi tre viadotti sono tutti ad archi di metri 10 di apertura a pien centro, con pile aventi in sommità m. 1.90, due pile spalle aventi la grossezza in cima di m. 3.66, e con le spalle grosse in testa m. 4.07, interamente nascoste dai terrapieni d'accesso; dessi hanno parapetto metallico, con larghezza libera fra le colonnette di m. 4.50; la generatrice del vôlto ha la lunghezza di m. 4.70. Nei viadotti Ranciditi e Conte, i vôlti sono in pietrame scalpellato, dello spessore costante di m. 0.70; in quello del Pozzillo, essendo la regione più scarsa di pietre da apparecchio, i vôlti sono in mattoni, pure di spessore costante di m. 0.75.

Questi viadotti sono tutti in rampa del 20 0|00, il Ranciditi è in rettilineo, tutto il Conte e parte del Pozzillo sono in curva di 400 metri; le imposte dei vôlti sono su un piano inclinato parallelo alla piattaforma, sicchè l'altezza dei timpani è costante; nei curvilinei ogni arco ha per pianta un rettangolo, colle linee d'imposta parallele al raggio di mezzaria, e così tutti i pilastri sono a pianta trapezia; questi sono fatti di muratura grezza idraulica, con cantonali in pietra da taglio e frequenti strati di pietrame scalpellato.

Alle sommarie notizie già date intorno al viadotto Balataliscia, aggiungerò questi pochi cenni: I pozzi di fondazione sono a sezione elittica, col grand'asse di m. 4.56 parallelo alla ferrovia, col piccolo asse di m. 3.36; i due pilastri di una stessa spalla distano da centro a centro m. 5.80.

I pozzi sono stati affondati rivestendoli con una canna di muratura di mattoni, eseguita ad anelli per sottomurazione.

Raggiunto il terreno sodo, cioè il gesso saccaroide compatto (*marmorigno*), si riempirono i pozzi per m. 6.00 di calcestruzzo, ed il rimanente con muratura grezza, intercalata da grossi strati di pietrame scalpellato. Gli archi, che rilegano i pozzi al piano di terra, sono in pietra da taglio, ed hanno lo spessore di un metro in chiave e due metri e mezzo all'imposta; sono estradossati a riseghe orizzontali; la muratura sovrastante fino al piano di posa della travata non ha che m. 3.36 di altezza, ed è di struttura uguale a quella degli altri viadotti. La travata è col piano stradale superiore; le teste ne sono mascherate da muri, che servono a trattenere le terre dei rilevati d'accesso ed a portare un piccolo parapetto di muratura.

Opere di consolidamento. — Le molte ed importanti opere di consolidamento eseguite su questa linea si possono riunire nei seguenti gruppi:

A) Prosciugamento del suolo con drenaggi a cielo aperto od in galleria, sbancamenti delle terre fangose sottostanti ai rilevati da eseguirsi.

B) Sostegni delle scarpate di trincea o rilevati, o con banchettoni di terre pigiate, muniti a tergo di diaframmi in pietrame a secco scolanti in apposite canalette, talora suddivisi con speroni di pietrame a secco, o con banchettoni di terre sciolte permeabili senza diaframma, ma muniti di canalette di scolo; ovvero con muri di sostegno in calce, nel caso di trincee in roccie squilibrate.

C) Impiego simultaneo dei drenaggi per bonificamento del suolo e dei banchettoni, muri o briglie per sostegno delle scarpate o delle sponde.

Superfluo il dire che tutte queste opere sono sempre immancabilmente completate con fossi di guardia rivestiti in muratura sopra le trincee od a monte dei rilevati, protratti fino agli acquedotti da cunette rivestite in piattaforma, e sulle banchine abbondantemente praticate nelle scarpate, suddividendo queste in tratte di quattro od al più sei metri di altezza, col rivestimento dei rivi al loro sbocco negli acquedotti, e ben di frequente con pozzetti murati a monte e valle del manufatto, e con briglie in avalle della ferrovia; delle quali, importantissima quella eseguita nel vallone Pozzillo a consolidamento della sponda destra del medesimo, profondamente alterata ed instabile pel rammollirsi delle argille che la costituiscono, le quali, corrose ed asportate dalle acque del vallone, determinano un continuo disquilibrio nella costa, estendentesi fino ad interessare il rilevato d'accesso alla spalla Catania del viadotto.

Il costo totale delle opere di consolidamento grandi e piccole, eseguite nel 1° tronco, ammonta a L. 423,643.06
nel 2° tronco ammonta a . . . . . » 558,478.24

Lunghezza del 1° tronco, escluse le gallerie, M. 14,968.94
» del 2° » » » » 11,020.00

Costo medio chilometrico per le sole opere di consolidamento { nel 1° tronco L. 28,301.48
nel 2° » » 50,678.55

Gallerie. — Le gallerie di questa linea sono quattro, cioè:

nel 1° tronco,	la galleria	Pietralunga,	lunga M.	216.70
nel 2° »	»	Sinatra	» »	763.02
» »	»	Conte	» »	163.00
» »	»	Ranciditi	» »	183.57
			Totale m.	1326.29

La galleria di Pietralunga è scavata per brevissimo tratto nel calcare disgregato, per la maggior parte cade nelle argille mioceniche; per m. 78 fu eseguita a cielo scoperto, e non presentò rilevanti difficoltà. Essa è rivestita per m. 1,216.70 con anello completo di muratura; la calotta, dello spessore quasi costante di 0.80, è tutta in conci di pietrame scalpellato fatti in due pezzi, della rientranza di di 0.50 e di 0.30 a corsi alternati; ogni cinque corsi di conci, avvene uno di legati a tutta rientranza. Il suo costo totale è di L. 252,572.00, cioè di L. 1,175.08 nel tratto di galleria artificiale, e di L. 1,158.42 nel tratto eseguito a foro cieco.

La galleria Sinatra, eseguita in curva e controcurva di raggio 400, serve a passare dal bacino del fiume Platani a quello del fiume S. Biagio; sbocca a Nord nei terreni solfiferi, a Sud nelle argille inferiori a detti terreni. Partendo da quest'imbocco, si attraversarono le argille per circa m. 200; indi si entrò nei tripoli, dapprima a strati quasi orizzontali, intercalati ancora da argille; ma progredendo verso Nord, l'inclinazione degli strati andò man mano aumentando; scomparvero gradatamente i tripoli, cedendo il posto a strati di tufi bituminosi contenenti traccie di zolfo, alternati con gessi molto marnosi.

L'escavazione nei tripoli e nei terreni più recenti si è presentata molto facile; retrocedendo invece verso le argille, lo scavo incontrò delle difficoltà non impreviste, ma tuttavia abbastanza forti, da rendere molto costoso il lavoro. In un tratto di circa quindici metri di lunghezza, posto a soli 100 metri dall'imbocco Sud, si ebbero delle filtrazioni in abbondanza, le quali durano tuttora; ivi lo stato fangoso delle terre rese lo scavo molto difficile, il forte rigonfiamento e le grandi spinte resero necessarie robustissime sbadacchiature; l'anello murario, in questo tratto, ha in chiave uno spessore di m. 1.18; la calotta è in mattoni, i piedritti in pietrame grezzo.

Nel rimanente della galleria si fece largo uso dei mattoni; in calotta però, con spessori compresi fra 0.89 a 0.45; l'uso della calotta in conci è stato limitato al solo imbocco Nord, avuto riguardo alla scarsezza nei dintorni di cave di buona pietra. — La galleria è stata eseguita da quattro attacchi, cioè dalle due bocche e da due attacchi intermedii, comunicanti con un cunicolo orizzontale lungo m. 112 e sboccante nel vallone dell'Arena.

Il costo totale di questa galleria ascende a L. 926,177.29, pari a L. 1,213.83 per ogni m. l. della medesima; essa è rivestita con anello murario completo su m. 494.22; manca dall'arco rovescio nel tratto dove scomparvero affatto le argille, cioè per m. l. 268.80.

Nella galleria Conte si è presentata la stessa succes-

sione di terreni che nella precedente; però in quella i calcari interposti fra i tripoli ed i terreni solfiferi dimostrarono un forte sviluppo, mentre nella precedente appena si accennarono. Lo scavo fu in media facile, quanto può ottenersi in un terreno formato per due terzi da roccie intercalate da tufi umidicci, disaggregate ed instabili, e per un terzo da tripoli e tufi argillosi stratificati e sani. Lo scavo venne condotto con la sagoma adottata per i terreni argillosi, presentandosi le due teste in condizioni non rassicuranti; nell'interno, cioè nell'attraversamento dei calcari, si mantenne alla calotta la stessa forma; ma nella parte inferiore si modificò la sagoma, sopprimendo l'arco rovescio. — La calotta è intieramente in conci scalpellati. — Questa galleria ha costato complessivamente L. 192,800.73, cioè L. 1,182.82 per ogni metro corrente.

La galleria Ranciditi, sebbene aperta in terreni migliori di quelli delle precedenti due gallerie (ciò che permise una diminuzione nella sezione di scavo), tuttavia presentò pure delle difficoltà per il fatto, che su tutta la lunghezza della galleria si ebbe al cervello e sovra un fianco la roccia calcare, ai piedi e sul fianco opposto le marne od i tufi molto umidi. Da questa condizione speciale, risultante dall'essere la galleria caduta propriamente nella superficie di separazione fra i calcari e le marne, nacque la necessità di eseguire su tutta la lunghezza della medesima un anello di muratura completo e robusto per reggere le spinte disuguali, a cui trovasi soggetto. Il costo totale di questa galleria ascende a L. 208,804.54, pari a L. 1,137.47 al m. l.

Stazioni. — La Stazione di diramazione dalla linea di Licata è stata eseguita interamente nuova nella regione detta Madonna dell'Aiuto; essa comprende per il servizio della trazione un rifornitore, una rimessa per 2 locomotive; pel servizio del traffico, oltre ad un vasto fabbricato viaggiatori ed un casello doppio, comprende un piano caricatore lungo m. 13.60, con un magazzeno merci lungo m. 9.32. In questa Stazione sono progettati n. 12 scambii, binarii di incrocio, di manovra, di carico ecc., per uno sviluppo complessivo di m. 1,426.

Il costo totale di questa Stazione, escluso l'armamento, ascende a L. 68,573.32.

La Stazione di Castrofilippo non comprende che un fabbricato viaggiatori, con un piano caricatore lungo m. 13.60, senza magazzeni. Il suo costo, escluso l'armamento, ascende a L. 85,128.84; lo sviluppo complessivo del binario, oltre al principale, ascende a m. 1,343.00.

Le Stazioni di Racalmuto e di Grotte, nelle quali si è previsto, oltre ad un notevole movimento di viaggiatori, un traffico considerevole di solfi e salgemma, sono provviste di ampii piani caricatori e magazzeni.

Nella Stazione di Racalmuto si hanno due piani caricatori pei solfi e sale, l'uno affatto scoperto, l'altro parte scoperto e parte ridotto ad apposito magazzeno. Questo è diviso in sei locali distinti, da affittarsi separatamente, ciascuno munito di due porte, una per l'introduzione dei materiali, l'altra pel carico dei medesimi sui veicoli della ferrovia; ogni compartimento può comodamente contenere circa 360 tonnellate di zolfo, e comprende un piccolo casotto interno per un guardiano.

Nella Stazione di Grotte si ha un magazzeno simile, ma per tre soli compartimenti. — Oltre al servizio speciale dei zolfi e salgemma, si è provveduta ognuna di queste Stazioni di un piano caricatore scoperto e di apposito magazzeno per le merci ordinarie. — Ambedue queste Stazioni sono circondate e chiuse con muri, parte in malta e parte a secco. — Il costo di queste Stazioni, escluso l'armamento, risulta di L. 120,155.50 per quella di Grotte, e di L. 120,093.30 per quella di Racalmuto.

I binarii secondarii presentano uno sviluppo complessivo di m. 796.00 nella Stazione di Racalmuto, e di m. 881 in quella di Grotte. Nella Stazione di Racalmuto si hanno 2332 m. di piani caricatori scoperti, e 437.58 m. di piani caricatori coperti.

Nella Stazione di Grotte si hanno 1796 m. di piani caricatori scoperti, e 264.20 m. di piani caricatori coperti.

Per la Stazione delle Zolfare, destinata quasi unicamente al servizio dei zolfi, e posta in mezzo alle zolfare stesse lungi da ogni abitato, si è ritenuto potersi fare a meno dei magazzeni, sia pei zolfi, che per le merci ordinarie; si è invece dato un largo sviluppo ai piani caricatori scoperti, che sono in numero di due, con una fronte complessiva di caricamento di metri 91.50 ed un'area totale di m. 1363.

Questa Stazione, escluso l'armamento e le chiusure, costa L. 68,820.94; i binarii, escluso il principale, presentano uno sviluppo complessivo di metri 721.

Non mi occupo della Stazione delle Caldare, nella quale i pochi lavori richiesti per l' innesto della nuova linea (cioè aggiunta di un binario di manovra, di una rimessa macchine ed altra per vetture coi relativi binarii) sono stati o verranno eseguiti per mezzo della Società esercente.

Questa breve linea adunque conta cinque Stazioni, esclusa quella delle Caldare. L'importo complessivo delle medesime ammonta a L. 462,771.90; i binarii secondarii presentano in tutto uno sviluppo di m. l. 4167, pari ad 1/6 della lunghezza totale della linea. Queste cinque Stazioni offrono m. l. 480.52 di fronte di caricamento fra magazzeni e piani caricatori; un'area di m. 5681.00 di piani caricatori scoperti, e di m. 768.42 di aree coperte, dei quali m. 446.76 per i soli magazzeni appositamente destinati per i zolfi o per il sale.

Case di guardia ed attraversamenti della ferrovia. — In complesso si hanno 23 passaggi a livello, n. 16 sottovia e n. 2 cavalcavia, cioè in totale n. 41 attraversamenti della ferrovia, ossia in media uno ogni 670 metri di linea. Ventidue passaggi a livello sono custoditi da case cantoniere doppie; uno solo è custodito da una semplice garetta, di tali dimensioni però da poter servire di abitazione ad un guardiano permanente. Alle bocche della galleria Sinatra sono inoltre disposte due case di guardia per abitazione, sia del personale di manutenzione, che di un apposito guardiano della bocca della galleria: precauzione più che mai necessaria, essendo questa galleria posta in regione frequentatissima da operaj e ragazzi delle miniere, che troppo facilmente si avventurerebbero, anche all'oscuro, nella galleria, e potrebbero, per loro imprudenza, rendere frequenti gli infortunii. — Si hanno così n. 25 case cantoniere doppie ed una garetta, cioè in tutto n. 101 camere, offrenti complessivamente 1756 m. di area chiusa per abitazione dei guardiani; le camere sono assai comode, ed accompagnate cadauna da un piccolo camerino; in ogni cantoniera doppia sonvi internamente due latrine. — Ogni casa di guardia è provvista di acqua potabile, o per mezzo di pozzi, o con cisterne capaci ognuna di 24 m. d'acqua, od altrimenti con acque derivate dai drenaggi o dalle gallerie, e condotte presso la casa con apposite tubulature; ogni casello dispone di un piazzale, di non meno di 100 m. di area, recinta o con siepi vive o con muri a secco, a meno che non si trovi in siti affatto appartati ed isolati da ogni passaggio. — La spesa complessiva per le case di guardia ascende pei due tronchi a L. 243,848.62, cioè in media a L. 8,872.07 per chilometro.

Armamento. — Il materiale metallico d'armamento era stato previsto ed appaltato con rotaie Vignoles d'acciaio, da m. 9.00 a giunti sospesi, in modo da soddisfare agli ultimi perfezionamenti introdotti in questa parte importantissima delle costruzioni ferroviarie; se non che ritardi affatto impreveduti nella deliberazione degli appalti di quel materiale ci posero nella necessità di fare l'armamento della linea ancora con rotaie del vecchio tipo: però in acciaio Bessemer, avute in poco tempo dai depositi della Società esercente; le traversine sono tutte di rovere, in numero di 7 per ogni rotaia. — I meccanismi fissi delle Stazioni e gli stessi scambii appaltati per questa linea non essendo ancora arrivati, non si è completato

l'armamento delle Stazioni; sicchè, qualunque fossero le condizioni generali della linea, non si potrebbe ancora oggidì aprire la medesima anche al trasporto delle merci a P. V.; sperasi però poter conseguire anche questo entro il corrente anno.

CONCLUSIONE.

L'importo totale della spesa occorsa, o che si presume occorrere per completare questa linea, non comprese le spese per gli studii e per la direzione e sorveglianza dei lavori, nè quelle d'amministrazione (aggiuntavi però la spesa per la provvista del materiale metallico d'armamento e per le espropriazioni, lavori ai quali provvede direttamente l'Amministrazione), ascende:
pel 1° tronco a L. 2,705,177.19
» 2° » » 5,121,375.00
ciò che fa ascendere il costo medio chilometrico di questa linea:
pel 1° tronco a L. 178,140.48
» 2° » » 422,192.28

L'ammontare dei lavori e delle provviste eseguiti fino al giorno d'oggi, esclusa la provvista del materiale metallico d'armamento non ancora contabilizzata, ascende:
pel 1° tronco a L. 1,772,855.79
» 2° » » 4,102,131.98
restano adunque ancora da spendersi:
nel 1° tronco L. 932,321.40
» 2° » » 1,019,243.02
con le quali scorte ritiensi poter provvedere abbondantemente a quei maggiori lavori di completamento e consolidamento, che per avventura si manifestassero necessarii nei primordii dell'esercizio della linea.

Caltanissetta, 20 ottobre 1880.

L'Ingegnere Capo Direttore
A. BILLIA.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI
E LE MODIFICAZIONI ALLA LEGGE FERROVIARIA

CRONACA PARLAMENTARE

Nella seduta del 3 corr., alla Camera dei deputati, si aperse la discussione sul bilancio dei lavori pubblici pel 1881, di cui era relatore l'on. Indelli; e la discussione si chiuse della seduta serale del 6 corr., dopo aver toccato svariatissime questioni, di minore o maggiore importanza ed interesse.

Essendoci impossibile di dare anche un sunto abbastanza completo di tale discussione, siamo costretti a riserbarci di riferirne nel prossimo numero (sulla base degli Atti ufficiali che frattanto si pubblicheranno) quelle parti che ci parranno meritevoli di speciale attenzione, massime nei discorsi pronunciati dall'on. Ministro dei lavori pubblici in risposta ai varii oratori.

Frattanto, relativamente ad una delle più gravi questioni svolte nella suddetta discussione, quella cioè del materiale mobile delle Ferrovie dell'Alta Italia, crediamo dover qui riferire un brano di un articolo del *Popolo Romano*, in cui è esposto il concetto principale del Ministro, che consuona colle proposte fatte dalla riunione dei Capi-servizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, da noi accennata nel numero del 17 novembre p. p.:

« L'on. Baccarini non ha aspettato oggi a pensare alla questione del materiale mobile. Fin dal febbraio scorso ordinò al Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia di stabilire il fabbisogno reale per materiale mobile, ampliazione di Stazioni, rinnovazione, ecc., ed il Consiglio preparò questo piano organico del materiale occorrente, da ripartirsi in dieci esercizii.

« Ma il Ministro, visto il maggior movimento, e considerando che un periodo di dieci anni presenta molte oscillazioni per l'industria, dovendo fare dei contratti per tale durata, ha ridotto il periodo a 5 anni.

« Ora, siccome al capitolo 186, che comprende le spese per fondo capitale, sono stanziati 5 milioni e 400 mila lire; e siccome nella legge sulle ferrovie, dei 60 milioni all'anno ve ne sono altri due pel materiale mobile delle linee nuove, così il Ministro, con un criterio molto pratico, riunisce questi due stanziamenti, che vengono per 5 anni a costituire un fondo di 40 milioni di lavori, e chiede nient'altro che l'autorizzazione per l'anticipazione di due anni.

« In poche parole, vuol far compiere i lavori occorrenti nei cinque anni in tre; sicchè tutta la differenza sta nell'interesse delle somme stanziate negli ultimi due esercizii.

« Concetto più pratico e positivo non si potrebbe concepire; imperocchè, potendo assicurare una lavorazione importante, l'industria nostrana può essere in grado di svilupparsi ed incontrare gravi spese d'impianto colla prospettiva certa di rilevanti commissioni.

« Quando invece queste forniture sono limitate ad un anno, è molto più difficile che il capitale corra all'industria e che gli industriali si sobbarchino all'impianto di macchine ed attrezzi potenti pei loro Stabilimenti, nell'incertezza dell'avvenire ».

— Nella seduta poi mattutina del 6 corr., si apriva pure alla Camera dei deputati la discussione sul progetto di legge per le Modificazioni alla legge ferroviaria, che abbiamo già riferito.

Il Ministro dei lavori pubblici dichiarò di accettare per base della discussione il progetto modificato dalla Commissione, di cui era relatore l'on. Grimaldi, riservandosi però d'insistere sul mantenimento dell'art. 8°, che la Commissione proponeva di sopprimere, concernente la facoltà all'Amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle Imprese di anticipare i lavori delle ferrovie comprese della legge.

Chiusa la discussione generale, si approvarono i 3 primi articoli del progetto, e poi si rimandò il seguito ad altra seduta.

Noi ci riserbiamo, anche per questa discussione, a darne la parte più interessante, colla scorta degli Atti ufficiali.

L'INCREMENTO DEL TRAFFICO
SULLE FERROVIE

È una voce generale, dovunque si vada, che le Ferrovie, col loro materiale attuale, non sono più in grado, come lo erano in passato, di soddisfare pienamente alle esigenze del commercio.

È un fatto innegabile che da qualche tempo si manifesta uno squilibrio fra i mezzi di cui le Ferrovie dispongono e le richieste di trasporto che ad esse si fanno.

Questo squilibrio erasi già manifestato in Inghilterra, ma ivi il rimedio non tardò a proporsi, e fu efficace. Più di 20 Società sorsero per fabbricare vagoni ed offrirli in locazione alle Ferrovie, oppur venderli con pagamenti rateali d'ammortizzazione. Quasi tutti i fabbricanti di veicoli in Inghilterra affittano vagoni, oppur li cedono per un tasso annuo d'ammortizzazione.

Attualmente la crisi è venuta per le Ferrovie del Continente.

Diverse ne sono le cause. Prima di tutto, il rialzarsi quasi improvviso delle industrie meccaniche; poi la scarsità dei raccolti d'uva e di grani in certi paesi, che richiese l'importazione da altri, ecc.

Nelle Ferrovie italiane la crisi ebbe conseguenze abbastanza gravi: il trasporto delle merci rimane arenato anche attualmente per più giorni della settimana, e quindi sono continui i reclami da parte del Commercio.

Aggiungasi poi lo sviluppo preso dalle industrie, il traffico aumentato in seguito alle nuove vie aperte dai *tramways*, e le comunicazioni aumentate con lontanissimi paesi, che costringono il nostro materiale a lunghe permanenze all'estero. L'Amministrazione dell'Alta Italia provvide a tale mancanza, prendendo a nolo 500 vagoni, ed ordinando la costruzione di altrettanti nuovi; ma anche ciò non è sufficiente, e pare che, aumentando i mezzi, si sviluppi ancora più il traffico.

Vediamo, infatti, Stazioni che, all'epoca della loro apertura, non rendevano di che pagare gli impiegati in esse occupati, richiedere oggi la costruzione di binarii e tettoie, e la permanente presenza di locomotive per dare sfogo a tutte le manovre delle merci.

Le grandi Stazioni poi sono sempre ingombre, e già si studia o di allargarne le dimensioni, o di liberarle da parte del traffico.

Certo è che questa condizione di cose deve riuscire assai vantaggiosa alle Amministrazioni ferroviarie; ma finchè non siasi potuto provvedere ad un adeguato aumento di materiale ed al necessario sviluppo nelle Stazioni, il guadagno sarà o nullo, o ben limitato, dovendosi ricorrere a mezzi costosi, come la locazione di locomotive e vagoni da paesi stranieri.

Questi mezzi, invece, sarebbe conveniente si potessero avere da industriali del paese.

Non è però a dire che sola l'Italia trovisi in istrettezze da questo punto di vista. Anche la Francia è nelle medesime condizioni. Vediamo, infatti, le Ferrovie del Nord cercare locomotive dappertutto, prenderne in locazione ed ordinarne 250 in una volta. Oltre a ciò, si hanno in ordinazione quasi 8000 veicoli.

Per sopperire ai bisogni che tali acquisti faranno nascere nell'esercizio, si costruiscono nuove e grandi Officine, tanto più che quelle di Parigi-La Chapelle dovranno un giorno o l'altro esser cedute alla Trazione od al Traffico.

La Paris-Lyon-Mediterranée costruisce in tutte le Stazioni nuovi binarii e nuove tettoie. Poco tempo fa, diede ordinazione di 4000 veicoli ai Chantiers de la Buire, ove si lavora giorno e notte; e già si tratta di portare a 12,000 il numero dei nuovi veicoli da costruirsi.

Sulla linea Ventimiglia-Marsiglia eranvi Stazioni con appena 2 binarii, ed ora se ne fanno fino 14, sempre per soddisfare ai bisogni del Traffico.

Dove si nota ancora una specie di *statu quo*, si è in Germania ed Austria, e ciò per ragioni economiche locali, che non è qui il caso d'esaminare.

Il Belgio, così ricco di ferrovie, ha esso pure difetto di materiale, e ne fa ora fabbricare

Da tutto quanto si è detto deducesi non doversi ascrivere ad incuria delle Amministrazioni ferroviarie la crisi attuale. Il bisogno di materiale sorse improvviso ed imprevedibile; e siccome per rimediarvi tutto in una volta occorrerebbero molti mezzi, che graverebbero di troppo sui bilanci, così è assai lodevole l'idea dell'on. ministro Baccarini, di voler ripartire la spesa sui bilanci di 5 anni, con autorizzazione però di prelevare i fondi occorrenti anche prima, se coll'industria paesana sarà possibile sopperire in poco tempo ai bisogni urgenti.

SERVIZIO ECONOMICO FERROVIARIO

Il cav. Benazzo, vice-presidente del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ha pubblicato la Relazione da lui presentata al Consiglio medesimo circa l'estensione del servizio economico sulle linee secondarie di quella rete.

Di questa Relazione, di cui ci venne gentilmente trasmesso un esemplare, ebbe ad occuparsi in questi giorni la stampa italiana, e noi pure crediamo di dovere riferirne un sunto.

Il cav. Benazzo espone anzitutto i motivi che l'indussero a sottoporre alle deliberazioni del Consiglio la proposta di far procedere a speciali studii per un più economico servizio ferroviario, da attivarsi su parecchie linee dipendenti da quell'Amministrazione.

Questi motivi sono i seguenti:

1° Che la statistica segnalava (come tuttora segnala) per non poche linee, un movimento di passeggieri veramente esiguo.

2° Un altro dato la statistica presentava, il quale rigorosamente dimostra come molte linee dell'Alta Italia pur sono in deplorevole condizione, rispetto al loro rendimento finanziario, per cui imperioso ed urgente risultava e risulta lo studio di migliorare tale stato di cose.

Questo stato di cose, esposto dal cav. Benazzo con molte cifre, « è generato, egli dice, da così numerose cause, che lungo e forse impossibile sarebbe tutte dichiarare; ma esso ha pure una certa ragione di esistere nel sistema che finora fu universalmente adottato su tutte le grandi reti ferroviarie, e che oggidì in Belgio, Germania e Austria-Ungheria soltanto, non è più rigorosamente seguito ».

S'intende parlare « della uniformità di sistema nel servizio, e della quasi assoluta conformità delle caratteristiche di tutto il materiale rotabile inserviente a qualsivoglia linea e per qualsiasi importanza di traffico ».

Il sistema di servizio ed il materiale normale (osserva il cav. Benazzo) hanno i loro grandi vantaggi; ma questi non sono realizzabili su qualsivoglia rete, bensì su quelle le cui linee sieno fra loro di vitalità più uniforme di quel che non siano quelle della rete dell'Alta Italia, nella quale, a fianco di una linea avente un prodotto lordo chilometrico di 79 mila lire, se ne trovano di quelle che scendono fino ad 8 mila lire.

Sorge quindi spontanea la riflessione, se sia proprio indispensabile che queste linee, le quali dànno un prodotto chilometrico così esiguo, debbano essere servite nel medesimo modo e con locomotive e vetture in tutto conformi a quelle delle linee che dànno il maggior prodotto.

3° Un terzo fatto doveva attrarre la nostra attenzione (dice la Relazione), ed è l'estensione veramente straordinaria, forse da nessuno preveduta, dei *tramways*, di cui molti quasi paralleli o concorrenti a parecchie linee dell'Alta Italia.

E qui il relatore presenta le seguenti domande: Debbonsi, senz'altro, subire dall'Amministrazione le conseguenze della febbre che vedesi oggidì nel pubblico pei *tramways*, di nulla dandosi pensiero, come se integro ed assoluto tuttora fosse l'antico monopolio dei trasporti? Oppure dovrassi praticare sulle linee dell'Alta Italia, colle dovute varianti e cautele, e con ogni *sollecitudine*, ciò che di gradito alle popolazioni ed utile per tutti ha il servizio dei *tramways?*

« La scelta fra queste due grandi vie (egli dice) non poteva esser dubbia. Ma le conseguenze della scelta risultarono le seguenti: necessità di diminuire le spese di esercizio; necessità di veder aumentato il traffico, specie per certe linee; necessità di un servizio più soddisfacente che l'attuale non sia, specie pei passeggieri ».

Il cav. Benazzo entra poi ad esaminare quali possano essere le spese riducibili. Rileva che la spesa principale è quella del combustibile; quindi la condotta, la manutenzione, untura e pulitura locomotive e *tenders*.

Ma alla riduzione della spesa è condizione essenziale il maggior rendimento dei trasporti, mediante la riduzione del peso morto dei treni, meglio proporzionandosi i motori ai pesi da trasportarsi; e quanto all'aumento del traffico, devesi ammettere che (entro determinati limiti e vigendo tariffe non eccessive) quanti più treni si fanno al giorno su una data linea, e quanto più celeri e comodi essi sono, tanto maggior traffico si ottiene.

« Di qui la necessità di aumentare il numero dei treni

giornalieri, separando inoltre il servizio merci dai servizio-viaggiatori, affinchè i treni-passeggieri possano acquistare maggiore velocità e maggiore regolarità di percorso, ed i treni-merci risultino meno costosi.

« Di qui ancora la necessità che sul pubblico si facciano pesare il meno possibile le necessità amministrative e le formalità occorrenti ad assicurare la regolarità del servizio, per parte degli agenti dell'Amministrazione, avvicinandosi alle norme dai *tramways* poste in opera, ed al pubblico note e ben accette ». (*)

Il cav. Benazzo espone infine i concetti del Consiglio circa l'estensione del servizio economico sulla rete dell'Alta Italia.

Secondo lui, due grandi e distinti scopi deve raggiungere tale servizio.

« 1° Sostituire completamente con esso, per certe linee secondarie di non grande traffico, e così pel trasporto dei viaggiatori, come pel trasporto delle merci, l'attuale ordinario servizio.

« Per le linee all'uopo prescelte, adottare locomotive-*tenders*, della forza di 80 cavalli-vapore, o poco pù. In ogni caso, il servizio pei viaggiatori deve essere separato da quello delle merci, e la velocità pei treni viaggiatori non dovrebbe essere superiore ai 40 chilometri all'ora.

« Questi treni consterebbero di carrozze possibilmente più leggiere delle attuali, e di esse parecchie in ogni treno si propongono di sistema americano, cioè con corridoio longitudinale e terrazzini.

« 2. Intercalare treni economici, per soli viaggiatori, fra treni ordinarii; e ciò, così sulle linee principali, come sulle secondarie, sulle quali ultime non potesse farsi completo servizio economico per viaggiatori e merci ».

Entrando poi in particolari sull'attuazione di queste modificazioni, ed appianando le obbiezioni che si presentano a prima vista al progetto, la Relazione conclude formulando il concetto: « che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia (qual è, e senza darsi pensiero di quel che potrà divenire dopo le conclusioni della Commissione parlamentare d'inchiesta ferroviaria, e dopo le deliberazioni del Governo e del Parlamento) debba provvedere di tutta urgenza alla redazione di un completo progetto per la maggiore estensione del servizio economico secondo le idee generali sopra riferite, e che in conseguenza debbano farsi le occorrenti proposte al Ministro dei lavori pubblici per la provvista del necessario materiale ». —

Sappiamo che l'on. Baccarini, presa in esame la Relazione del cav. Benazzo rassegnatagli dal Consiglio d'amministrazione, dichiarò in risposta al medesimo: « esser lieto di potersi associare alle conclusioni della Relazione, ammettendo cioè, in massima, la maggiore possibile estensione del servizio economico, sempre nell'idea di farne per ora un largo esperimento sulle linee che dànno il minor traffico e che rendono necessaria la maggiore spesa percentuale di esercizio ». —

Dobbiamo in fine aggiungere che la Relazione del cavaliere Benazzo è corredata di alcune tavole statistiche, e particolarmente di una bellissima Carta delle distanze chilometriche coi profili delle linee dell'Alta Italia, compilata dal sig. Pietro Vismara, lavoro assai diligente e d'incontestabile utilità, corredato com'è di cifre e date ufficiali.

(*) Qui l'Autore ricorda, con apposita nota, il fatto riferito alla Commissione dell'inchiesta ferroviaria dal Direttore dell'esercizio, comm. Massa, circa la convenienza di migliorare il servizio locale, che cioè: « per la linea di Novara-Gozzano, con due treni al giorno, ci si perdevano 5000 lire; con tre treni, si ebbe un aumento di prodotto, che diede un beneficio di 37,000 lire ».

E ricorda pure che sulla necessità di un ordinamento del servizio locale in genere deposero, dinnanzi alla suddetta Commissione, anche il comm. Ratti, Vice-direttore dell'esercizio, ed i Capi-servizio signori Mantegazza, Barbavara, Ponzone ed altri egregi funzionarii delle Ferrovie dell'Alta Italia.

La Red.

REAL CORPO DEL GENIO CIVILE

La *Gazz Uff.* del 30 nov. p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 7 mese stesso, preceduto da apposita Relazione fatta a S. M. dal Ministro dei lavori pubblici, dalla quale rileviamo quanto segue:

« Il Real Corpo del Genio civile, dal 1861 a questa parte, cioè dal tempo in cui venne costituito con gli elementi delle Corporazioni tecniche esistenti negli ex-Stati italiani, andò soggetto a varie modificazioni di numero, così com'era successivamente richiesto dalle mutevoli esigenze del pubblico seavizio ».

(Citati i varii decreti relativi a tali modificazioni, si aggiunge:)

« E quando lo sviluppo preso dal servizio delle costruzioni ferroviarie a cura diretta dello Stato costrinse ad applicarvi apposito personale del Genio civile, si determinò col R. Decreto del 24 dicembre 1868, e si confermò cogli altri successivi, che questo personale si pagasse dai fondi appositamente inscritti in bilancio per costruzione di ferrovie.

« La legge attualmente in vigore sulle Opere pubbliche del 30 marzo 1865, che sostituì quella del 1859, volle riservato ad una legge speciale il completo riordinamento del Corpo del Genio civile; ed in omaggio a questa disposizione, il Ministro dei lavori pubblici Jacini nel 1866 presentò alla Camera dei deputati un primo progetto di legge, che riprodusse, modificato, nel 1877; ed il sottoscritto riferente altro ne presentò nella scorsa e nella presente Sessione parlamentare, che attende l'onore della discussione (*)......

« Se il miglioramento materiale delle persone può differirsi senza grave pregiudizio dello Stato, aspettando che quel progetto sia discusso ed approvato, non è altrettanto dei bisogni del servizio. Oggi il numero degli uffiziali del Genio civile è inadeguato alla estensione delle opere che esso è chiamato ad eseguire.

« Dal 1872, in cui ebbe luogo l'approvazione della pianta attualmente in vigore, alcune leggi di eccezionale importanza vennero sanzionate per autorizzazione di lavori straordinarii. (Qui vengono enumerate le dette leggi per un importo totale di lavori di L. 1,375,100,000; indi si aggiunge:)

« Altri progetti di legge per nuove opere o per aumento di fondi da destinarsi a quelle qui sopra indicate sono in discussione alla Camera dei deputati, e verranno ad accrescere l'imponente massa di lavoro che l'Amministrazione dello Stato, per mezzo del Genio civile, deve condurre a compimento in un periodo di tempo, che, secondo ogni previsione, sorpasserà il ventennio.

« Se quale fu costituito col mentovato R. Decreto del 3 settembre 1872, il Genio civile poteva essere sufficiente al disimpegno del servizio che allora gli si richiedeva, ognun vede che oggi è scarso al bisogno.

« Già l'Amministrazione ha dovuto ricorrere allo aiuto di persone estranee al Corpo, man mano che il cômpito assegnatole da leggi speciali si è andato allargando.

« Questo temperamento, imposto da inesorabile necessità, ha i suoi inconvenienti, il massimo dei quali è questo: che il personale raccogliticcio, anche quando reclutato con avvedutezza, non presenta sempre, nè può presentare, quelle garanzie che i regolamenti richiedono per l'ammissione del personale del Genio civile; ed ha, ben è vero, i suoi vantaggi, purchè limitato a casi ed a lavori di breve durata, quello precipuamente di poter licenziare questo personale al termine del lavoro, senza creare diritti permanenti a carico delle Finanze dello Stato.

« Di questo sistema però, oggi che pel sempre crescente sviluppo dei lavori non è il caso di licenziamenti, si veggono i soli inconvenienti, i quali anzi, in proporzione del maggior bisogno di personale adatto, vanno aumentandosi.......

« Il vasto cômpito affidato al Ministero dei lavori pub-

(*) Questo progetto si sta esaminando da apposita Commissione parlamentare, di cui è relatore l'on. Gerra.

blici dalla legge 29 luglio 1879 per la esecuzione delle nuove strade ferrate mette in evidenza, più che ogni altro fatto, la scarsezza del personale che vi si può applicare, senza perturbamento degli altri servizii tecnici dello Stato, e il bisogno di provvedervi senza dilazione.

« Conscio della grave responsabilità che gli incombe, e come mezzo al fine di costituire un nucleo di funzionarii tratti dal Genio civile, per affidar loro la parte più importante delle nuove costruzioni ferroviarie, il riferente rassegna a V. M. una proposta, la quale, senza toccare menomamente la pianta provvisoria del personale addetto al servizio ordinario, approvata coll' ultimo de' ricordati RR. Decreti, quello del 3 settembre 1872, aumenti solo il numero del personale, dalla pianta medesima specialmente assegnato alle ferrovie e coi fondi delle ferrovie pagato ».

Ecco ora il testo del decreto firmato da S. M.:

« *Art.* 1. Restando ferma la pianta provvisoria del personale del Corpo Reale del Genio civile addetto al servizio ordinario, quale fu stabilita col nostro decreto 3 settembre 1872, numero 1030, è aumentato il numero del personale medesimo applicato al servizio di costruzione delle ferrovie, in conformità dell'annesso quadro, firmato d'ordine nostro dal Ministro pei lavori pubblici.

« *Art.* 2. Nulla è innovato a quanto è stabilito dal nostro decreto 24 dicembre 1868, numero 4785, pel pagamento al personale addetto alla costruzione delle ferrovie ».

Ed ecco la pianta numerica stabilita:

	dal R. Decreto 3 settemb. 1872	dal R. Decreto 7 novemb. 1880
Ispettori di 1ª classe	2	2
Detti di 2ª id.	2	2
Ingegneri-capi di 1ª classe	4	6
Detti di 2ª id.	6	8
Ingegneri di 1ª classe	8	15
Detti di 2ª id.	10	15
Detti di 3ª id.	15	15
Ingegneri-allievi	»	(*)
Aiutanti di 1ª classe	15	25
Detti di 2ª id.	15	25
Detti di 3ª id.	15	25
Misuratori assistenti	20	20
Impiegati d'ordine	»	14
	N° 112	N° 172

(*) Gl'ingegneri-allievi da applicarsi al servizio delle costruzioni ferroviarie saranno tratti dagli 85 stabiliti nella pianta generale del Corpo.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che gli on. Brioschi e Genala lavorano alacremente intorno alla Relazione della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane. Assai probabilmente la detta Relazione verrà nel corrente mese stampata, e subito dopo consegnata al Parlamento affinchè la discuta.

><

Qualche giornale ha annunziato che alcune Scuole ferroviarie del Regno sono state riconosciute dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'ammissione agli esami di concorso ai posti di giornalieri.

Ci risulta che finora la detta Amministrazione non ebbe a pronunziarsi in argomento, rispetto ad alcuna di dette Scuole esistenti in Italia.

><

Facendo seguito a quanto più sopra riferimmo circa la Relazione del cav. Benazzo pel servizio economico ferroviario, possiamo annunciare che, nella sua ultima seduta, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha invitato la Direzione dell'esercizio a redigere d'urgenza il necessario progetto sulla base della Relazione stessa, già adottata dall'on. Ministro dei lavori pubblici.

><

Siamo informrti che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, sulla proposta della Direzione dell'esercizio, ha con recente deliberazione stabilito che agli agenti chiamati alle esercitazioni militari, i quali finora si ritenevano in congedo senza stipendio, venga corrisposto, durante la loro assenza, metà dello stipendio, se trattasi di agenti aventi famiglia a proprio carico, ed un quarto in caso contrario. Tale deliberazione avrà la decorrenza dall'ultima chiamata avvenuta.

><

Sappiamo pure che la Commissione incaricata degli studii pel riordinamento della Cassa-Soccorso ha ultimati i propri lavori, e che la Direzione dell'esercizio ha presentato al suddetto Consiglio le relative proposte.

Il nuovo Regolamento, che presenterà dei vantaggi al personale di rango inferiore, si spera vederlo attuato quanto prima.

><

Parimenti siamo lieti di annunziare che l'altra Commissione, incaricata degli studii per stabilire su nuove basi le norme da seguirsi per la liquidazione dei premii e delle ritenute al personale in servizio delle locomotive, ha pur essa esaurito il proprio còmpito, e che a giorni presenterà la sua relazione alla Superiorità.

><

Ci scrivono da Ravenna, che il 2 corr. è stato dall'ing. Delfini presentato al Direttore comm. Lanciani, il quale lo ha tosto trasmesso al Ministero, il progetto d'appalto del tronco Ravenna-Bevano, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini, chiesto d'urgenza 20 giorni prima. Stante la ristrettezza del tempo, oltre alle case cantoniere, armamento, ecc., si è dovuto escludere dall'appalto anche la costruzione di 2 ponti sui fiumi Uniti e sul Bevano, i quali saranno oggetto di un appalto successivo. Nonpertanto il tronco ora da appaltarsi presenta un lavoro di più che 240 mila metri cubi di movimenti di terra, e circa 3600 metri cubi di murature divise in 45 manufatti di luce diversa, di cui cui uno della luce di 18 m. a travata in ferro.

La lunghezza del tronco è di m. 11.400, e l'importo dell'appalto, che comprende, come si è detto, i soli movimenti di terra e le opere d'arte, è di lire 284,328.

Nella planimetria di questo tronco, le curve più ristrette hanno un raggio di 500 metri, e tutti i tratti in curva raggiungono appena uno sviluppo del decimo della lunghezza del tronco. L'altimetria si suddivide in 8,300 metri di orizzontali, 1,700 di ascese, e 1,400 di discese. La pendenza massima è limitata al 7 per mille.

><

Anche per la linea da Viterbo ad Attigliano è stato preparato e presentato alla Superiorità il progetto del tronco che deve allacciare la nuova linea con la Senese. Questo tronco di allacciamento è lungo metri 1610, ed il punto d'incontro delle due linee succede a 3000 metri dalla Stazione di Attigliano. La pendenza massima adottata è quella del 13.50 per mille, e la curva di raccordamento ha un raggio di m. 250.

Il costo totale del tronco ammonta a L. 882,000, delle quali L. 873,000 a base d'asta.

Il costo rilevante di questo tronco dev'essere ascritto al ponte sul fiume Tevere, previsto da costruirsi lungo il tronco stesso: il quale ponte misura la lunghezza di circa m. 200, a tre travate metalliche.

Ci scrivono da Taranto:

Questa Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha compiuto e presentato al Ministero dei lavori pubblici per la sua approvazione il progetto definitivo del 2° tronco della linea Taranto-Brindisi, compreso fra il chilometro 3 + 700 da Taranto e la Stazione di Grottaglie.

Il tracciato di questo tronco si stacca a 3.700 m. dalla Stazione di Taranto, e cioè al limite dell'appalto del 1° tronco, e lasciando a destra, a poco più di 2 chilometri, Monteasi, ed a sinistra Montemesola a circa 4 chilometri, raggiunge Grottaglie, passando per l'altipiano di Saponara.

La lunghezza del tronco è di metri 20,300. Il suo andamento planimetrico si sviluppa in modo regolare, ed è costituito da m. 15,750 di tratti rettilinei e da metri 4,550 di tratti in curva. Il raggio minimo adottato per le curve è di m. 300, e fu applicato ad una sola curva dello sviluppo di poco più di 500 m.

La pendenza massima che si riscontra raggiunge il 16 per mille, ed è limitata ad un tratto di 3,700 m.

Sono previsti in progetto n. 26 manufatti, dei quali n. 21 hanno tutti una luce inferiore ai 4 metri: gli altri 5 consistono in 2 ponti a travata metallica, della luce rispettiva di 13 e 26 metri; ed in 3 viadotti detti Assalonne, Paparazio e Pensieri, aventi la luce di metri 64 il 1°, di 100 il 2°, e di 136 il 3°.

Le Stazioni comprese nel tronco sono tre, cioè: Monteasi, Montemesola e Grottaglie.

L'importo complessivo di tutte le opere necessarie per dare ultimato il tronco è preventivato in lire 2,800,000. Però la somma che deve servire di base all'asta ammonta a L. 2,503,600, non essendo compresa nell'appalto la somma afferente alle espropriazioni, alle quali provvederà direttamente l'Amministrazione governativa; nonchè altra somma per la esecuzione dei lavori imprevisti, ai quali pure si provvederà per economia a cura dell'Amministrazione stessa.

Il giorno 4 del corrente dicembre ha avuto luogo il 1° incanto per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco Mestre-San Michele del Quarto, della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro.

La migliore offerta fu quella del sig. Gaetano Bergamini, portante un ribasso del 26.07 per cento sull'importo della somma di appalto, la quale da lire 243,546 fu così ridotta a L. 180,050.

Il termine dei fatali è stato fissato pel giorno 24 del corrente mese.

Il giorno 30 dello scorso novembre, in conformità dell'avviso al pubblico, ebbe luogo qui in Torino, nell'Ufficio del notaio Torretta, l'asta per la vendita della ferrovia da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese, e della relativa concessione.

Gli aspiranti, che avevano prestato il voluto deposito, erano i signori: ing. Soldati, avv. Peppino, causidico Cernuschi, e Noelkl Georges di Trieste.

L'asta fu aperta sul prezzo di L. 600,000, ed il sig. Noelkl offrì L. 1000 in aumento di questo prezzo. Non essendosi presentata offerta maggiore, il signor Noelkl venne proclamato deliberatario provvisorio per la somma di L. 601,000.

Il giorno 15 del corr. mese scade il termine utile per presentare offerte di aumento, non inferiori al decimo.

In continuazione delle informazioni che abbiamo pubblicate intorno al considerevole aumento di traffico avutosi sulle nostre ferrovie negli scorsi mesi, e più specialmente in quello di ottobre, mettiamo ora sott'occhio ai nostri lettori due specchietti, dai quali risulta l'ammontare, per grandi categorie, dei prodotti delle strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule durante il detto mese di ottobre, confrontato cogli analoghi prodotti dell'ottobre 1879:

Rete Meridionale	1879	1880	Differenza
Viaggiatori	970,400	1,048,700	+ 78,300
Bagagli e cani	34,900	34,500	— 400
Merci G. V.	213,900	259,400	+ 45,500
Merci P. V.	921,200	1,399,200	+ 478,000
Introiti diversi	14,900	21,300	+ 6,400
Totale	2,155,300	2,763,100	+ 607,800
Mesi preced.	16,390,500	17,034,500	+ 644,000
Totale alla fine di ottobre	18.545.800	19,797,600	+ 1,251,800
Rete Calabro-Sicula			
Viaggiatori	348,400	389,500	+ 41,100
Bagagli e cani	9,600	8,900	— 700
Merci G. V.	46,300	66,800	+ 20,500
Merci P. V.	384,100	416,000	+ 31,900
Introiti diversi	62,900	42,000	— 20,900
Totale	851,300	923,200	+ 71,900
Mesi preced.	6,368,900	6,691,700	+ 322,800
Totale alla fine di ottobre	7,220,200	7,614,900	+ 394,700

La Ditta G. B. Carpanetto, che aveva comperati dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia N. 54 vagoni, rifiutati dalla Commissione governativa incaricata del ricevimento del materiale in seguito alla Convenzione di Basilea, ha ora fatto riparare questi carri, e propose all'Amministrazione dell'Alta Italia di comperarli per uso esclusivo delle Fermate (da S. Benigno alle Fermate).

La Direzione dell'esercizio ha incaricato apposita Commissione di visitare quei carri e di riferire sulla proposta Carpanetto.

Sappiamo che tale Commissione rassegnerà fra breve il suo rapporto.

Annunciamo con vera soddisfazione la nomina dell'ingegnere Stanislao Fadda, del Servizio del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, da Capo-Sezione a Sampierdarena a Capo dell'Ufficio d'arte in Torino.

Contemporaneamente vennero nominati l'ing. Gius. Bertoldo ad Ing. Capo-Sezione delle locomotive nelle Officine di Torino; e l'ing. Medardo Raseri ad Ing. Capo-Sezione delle locomotive nelle Officine di Verona.

Da Vienna ci scrivono che il sig. Hahn, Direttore commerciale della Südbahn, è stato nominato, con decorrenza dal 1° gennaio p. v., a Direttore generale di un grande Istituto bancario testè fondato in quella Capitale.

Il Consiglio di Stato, in recenti adunanze, si è occupato dei seguenti affari riguardanti le strade ferrate:

1. Ha approvato il progetto di appalto del 1° tronco della linea ferroviaria da Benevento ad Avellino, a partire da quest'ultima Stazione, della lunghezza di metri 6,720, e del costo complesssivo di L. 1,163,600, delle quali L. 812,500 a base d'asta, ed il resto per espropriazioni, acquisto dei ferri di armamento e spese impreviste;

2. Ha dato avviso sospensivo sul progetto di appalto dei lavori di costruzione della ferrovia da Foggia a Manfredonia, per attendere il voto definitivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto della ferrovia predetta;

3. Eguale avviso sospensivo ha dato in ordine al progetto di appalto del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Signoressa e Treviso;

4. Si è pronunziato in ordine alla vertenza fra la Società ferroviaria dell'Alta Italia e la Società concessionaria della ferrovia da Alessandria ad Acqui, circa la competenza della spesa occorrente per la costruzione di una tettoia alla Stazione di Cantalupo;

5. Ha ritenuto non essere il caso di far luogo all'applicazione della multa per ritardata esecuzione dei lavori eseguiti dall'Impresa Murlati alla Stazione di Savona.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 29 novembre al 4 corrente.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per costruzione del tratto da Groppello a Cava Carbonara, della linea ferroviaria Vercelli-Mortara-Cava-Broni (esclusa la provvista del ferro per l'armamento della via ed il materiale fisso delle Stazioni);

Un progetto d'appalto (colle medesime esclusioni) per costruzione del tratto da Cava Carbonara a Cava Manara, della linea suddetta;

Un progetto di appalto (colle medesime esclusioni) per costruzione del tronco Mortara-Garlasio, della stessa linea;

Un progetto di appalto (colle esclusioni suddette) per costruzione del tronco Gozzano-Orta, della ferrovia di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola;

Un progetto per costruzione del tronco dalle Frattocchie (chilometro 16) ad Albano, della ferrovia economica Roma-Albano;

Un progetto per una diramazione ferroviaria dalla Stazione centrale di Napoli al porto;

Un progetto di ferrovia economica a scartamento normale da Valenza a Voghera;

Un progetto per costruzione di una Stazione fra Orvieto e Ficulle, sulla linea Roma-Firenze;

Un progetto per spostamento del passaggio a livello della strada provinciale Alessandria-Acqui sulla ferrovia Torino-Genova, presso la Stazione di Alessandria;

Un progetto per consolidamento del corpo stradale tra i chilometri 99 + 600 e 99 + 900 della ferrovia Eboli-Potenza;

Un progetto per riparazione di guasti avvenuti nel tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra Torrecavallo e Reggio;

Un progetto per sistemazione dell'argine sinistro dell'Adige dalla Marezzana Nichesola a Volta Brazzetto superiore, in Comune di Terazzo, provincia di Verona;

Un progetto per rafforzamento della coronella di Castel Trivellino sulla destra del Po, a monte di Revere, in provincia di Mantova;

Un progetto per ulteriori lavori di difesa frontale ai froldi Lame, Angelieri e Felonica sulla destra del Po, in Comune di Felonica, provincia di Mantova;

Ed un progetto per sistemazione dell'argine sinistro di Secchia, tra i ceppi numerici 25 e 37, in Comune di Moglia, provincia di Mantova.

Nella seduta del 2 dicembre corr., il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, dopo aver trattati alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le deliberazioni seguenti:

1. Chiamandosi inteso dell'approvazione data dal Ministero dei lavori pubblici alle nuove tariffe ed al Regolamento pel rilascio dei biglietti di libera circolazione e a prezzo ridotto, stabiliva che, quando possano in tempo rimaner compiute le occorrenti formalità, la loro attuazione abbia luogo pel 1° gennaio 1881.

2. Approvava:

a) alcuni lavori di secondaria importanza, da imputarsi al Bilancio delle costruzioni;

b) una spesa di L. 10,164.68 per lavori di difesa alla linea Roma-Orte, presso il chil. 70 + 926, al ponte sul Rio Fratta;

c) una spesa di L. 5,200 per costruire una scogliera sul fiume Esino, al chil. 241 + 400 della linea Foligno-Falconara;

d) una spesa di L. 23,400 per lavori di difesa lungo il Tevere, nella località detta le Baucche (linea Orte-Roma);

e) una spesa di L. 13,000 circa per la copertura della comunicazione fra la vecchia Stazione di Capua ed il binario di corsa dei treni diretti.

3. Stanziava una somma di L. 60,000, per provvedere a quegli altri lavori urgenti, che si riconoscessero necessarii a difesa delle linee danneggiate dalle recenti inondazioni.

4. Aggiudicava l'affitto dei Caffè-buffets nelle Stazioni di Chiusi, Terontola e Cancello.

5. Approvava finalmente l'acquisto dei seguenti generi occorrenti all'esercizio, cioè legname di quercia, ghiaia o carbone in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Varallo. — In seguito alla diminuzione di lire 5 55 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 192,115.79, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 6 novembre p. p. per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Novara — San Bernardino, della linea ferrovia Novara — Varallo, della lunghezza di metri 7009.13 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei materiali in ferro per l'armamento, le travate metalliche ed i fabbricati), si procederà alle ore 10 ant: del 18 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a quello che risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 181,553.36, così ridotta pel ribasso suddetto.

I lavori dovranno essere compiuti entro il termine di mesi 8 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Novara pel deposito interinale di L. 12,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 24,000 in numerario od in rendita come sopra.

Tramvia Vercelli-Arona. — Da Vercelli, 3, scrivono alla *Gazz. del Popolo*:

L'ingegnere Provasi ha presentato la domanda per l'attuazione di una tramvia a vapore fra Vercelli-Borgo Vercelli-Fara-Romagnano-Prato Sesia-Borgomanero ed Arona.

Si afferma anzi che la Deputazione provinciale, nella seduta del 30 p. p. novembre, abbia accettata in massima la domanda coi relativi progetti, ed abbia deliberato: di accordare la concessione della tramvia fra il ponte sulla Sesia presso Vercelli, per Borgo Vercelli-Casalvolone e Fara, a condizione di qualche lavoro speciale da farsi a Vicolungo; di riservare la concessione del tratto fra il ponte sulla Sesia e la città alla presentazione di un dettagliato progetto per il passaggio del ponte colla tramvia; e per la concessione della rimanente linea tra Fara ed Arona, di richiedere prima il completamento del progetto presentato, manchevole in taluna sua parte.

Ferrovia Parma-Brescia. — La *Sentinella Bres.* dice che tre delegati della Deputazione provinciale di Parma ed uno di quella di Cremona furono in questi giorni a Brescia per trattare con quella Deputazione provinciale della ferrovia Parma-Brescia; ed a quanto si dice, vennero ratificati gli accordi per anticipare il contributo delle due Provincie per la definitiva costruzione.

Tramvia Erba-Como — Il *Sole* annuncia che si è costituito un Comitato per vedere se sia possibile l'attuazione di una tramvia Erba Como, passando per Tavernerio; notiamo che esso gode l'appoggio anche delle Autorità e di tutti i possidenti e numerosi industaiali serici, che si trovano lungo la via.

Tramvia Menaggio-Porlezza. — Il Consiglio provinciale di Como è convocato in seduta straordinaria pel 15 corrente mese per deliberare sulla domanda di concessione inoltrata dalla Banca della Svizzera Italiana.

Sappiamo (dice la *Gazz. Ticin.*) che il rapporto della Deputazione provinciale conchiude, salvo alcune modificazioni, per l'approvazione della domanda, e propone un sussidio a fondo perduto.

Anche il Consiglio comunale di Menaggio, in una seduta straordinaria tenutasi in questi ultimi giorni, ha risolto di accordare alla tramvia Menaggio-Porlezza un sussidio di 18,000 lire.

Tramways nella provincia di Vicenza. — Leggiamo nel *Giornale di Vicenza*:

Giovedì scorso ebbe luogo, presso il nostro Municipio, l'annunciata seduta del Comitato promotore per la costruzione di un *tramway* o ferrovia economica lungo la strada provinciale della Riviera e diramazioni.

Tutti gli eletti nell'adunanza di Barbarano erano presenti, e fu ammesso pure, quale speciale delegato del Comune di Noventa, l'assessore municipale sig. Ziliotto Stefano.

Il Comitato procedeva anzitutto alla nomina della sua presidenza, e riuscirono eletti: a presidente il sig. Biego ing. Alvise, assessore municipale di Vicenza; a vice-presidente il sig. Garzetta ing. Sebastiano, sindaco di Albettone; a segretario il sig Cavalli dott. Luigi.

Dopo ampia discussione sul còmpito del Comitato e sul lavoro che sin da ora deve fare: e dopo avere stabilito di comunicare la costituzione del Comitato stesso alla Provincia ed ai Comuni interessati, discusse ed approvò le pratiche da farsi, così presso le Autorità della Provincia, come presso i Comuni, per attingere tutte le opportune nozioni e per richiedere i necessarii appoggi.

Unanimemente fu poi deliberato di preferire in massima la linea Vicenza-Barbarano-Noventa-Poiana-Montagnana, con eventuali diramazioni per Lonigo e per Padova.

Il Comitato si adunerà di nuovo nei giorni 16 e 30 corr.

— Con decreto prefettizio del 1° andante fu soppresso ogni treno notturno sul *tramway* Vicenza-Arzignano-Valdagno, in seguito alle disgrazie avvenute ed in base alla recente circolare ministeriale sull'esercizio dei *tramways*, già da noi riferita.

Tramway Verona-Cologna. — Si ha da Verona, 4:

Il Consiglio comunale approvò la proposta della Giunta per concedere lire 30,000 di sussidio alla ditta Radice di Milano per la costruzione di un *tramway* a vapore da Verona a Cologna Veneta.

Tramways di Bologna. — Un dispaccio da Bologna al *Corr. Mercant.* annunzia che la Società Ligure dei Trasporti inaugurò la seconda linea di *tramways* con un concorso immenso. Il servizio si componeva di otto vetture. Soddisfazione generale. Domenica la Società doveva iniziare nuovi servizii.

Tramways di Livorno. — Fra pochi giorni comincieranno i lavori di installazione del *tramway* dalla Stazione di San Marco all'Ardenza, passando per via Grande.

Attentato contro le ferrovie. — Il 27 novembre p. p., al passaggio del treno n. 112 sulla linea Foligno-Ancona, fu posto un grosso macigno fuori della galleria presso Serra S. Quirico. Fortunatamente se ne avvide il macchinista, il quale riuscì a rallentare la corsa. Il treno passò, stritolando il macigno, e senza arrecare danni al convoglio. Si fanno indagini per iscoprire gli autori di questo criminoso attentato, e si hanno dei sospetti sui colpevoli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* annunzia che a Capo dell'esercizio della ferrovia del Gottardo venne in questi ultimi giorni nominato il sig. ispettore d'esercizio Siegfried di Zofingen, attualmente impiegato presso la ferrovia Nord-Est, e prima Capo dell'esercizio della ferrovia Nazionale.

Ferrovia del Monteceneri. — Il progresso dei lavori al tunnel del Monteceneri alla fine di novembre era il seguente:

Lunghezza del tunnel metri 1673.

	Imbocco Nord	Imbocco Sud	Insieme	Totale	Per cento
Galleria d'asse . m.	94	34	128	1053	63
Allargamento in calotta . . . »	134	14	148	625	37
Strozzo . . . . . »	85	23	108	375	22
Vòlta . . . . . »	—	15	15	222	13
Piedritti . . . . »	36	28	64	224	13

Ferrovie francesi. — Con decreto del Presidente della Repubblica, in data 24 novembre p. p., preceduto da analoga Relazione del Ministro dei lavori pubblici Sadi Carnot, venne modificato e riordina il Comitato consultivo delle ferrovie. Questo Comitato, da non confondersi col Consiglio superiore delle strade e comunicazioni, ha per missione d'illuminare l'Amministrazione dei lavori pubblici sulle principali quistioni che si connettono al servizio delle ferrovie.

Esso veniva già istituito con Decreto del 31 gennaio 1878, che fissava a dodici almeno ed a non più di quindici il numero de' suoi membri; mentre col nuovo decreto essi vengono portati a trenta, quattro dei quali di diritto, e ventisei da nominarsi per decreto.

Un'altra più rilevante modificazione è la specificazione delle categorie nelle quali verranno scelti i ventisei membri. Tre Corpi vengono introdotti nel nuovo Comitato, dove saranno rappresentati il Parlamento con tre senatori e

cinque deputati, la Camera di commercio di Parigi con 2 membri, e la Società degl'ingegneri civili con 1 solo membro. Gli altri membri sono presi nel Consiglio di Stato, fra gli ispettori generali dei ponti e strade, delle miniere, e fra gl'impiegati superiori dei Ministeri delle finanze, dell'agricoltura e commercio, delle poste, e della guerra.

Sono membri di diritto: il Direttore generale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici, il Direttore dell'esercizio delle ferrovie, il direttore delle strade e della navigazione, e il direttore del Gabinetto e segretariato presso il Ministero medesimo.

Le attribuzioni principali del Comitato riguardano: l'omologazione delle tariffe, l'interpretazione delle leggi e dei regolamenti, degli atti di concessione e dei Capitolati, i rapporti delle Amministrazioni ferroviarie tra loro e coi concessionarii delle diramazioni, l'autorizzazione per l'emissione di Obbligazioni, le domande per costruzione di Stazioni e fermate sulle linee in esercizio, i reclami relativi al corso dei treni, l'organizzazione e le condizioni generali dell'esercizio di ferrovie non concesse, all'infuori di quelle appartenenti allo Stato.

Il Comitato delibera inoltre e dà il suo parere su tutte le altre quistioni, che gli vengono sottoposte dal Ministro, circa la costruzione e l'esercizio delle ferrovie d'interesse generale o locale, e di *tramways*, massime sul modo da adottare per la messa in esercizio delle linee nuove, sul riscatto delle concessioni e la fusione delle Compagnie.

Nel seno del Comitato si possono eleggere Commissioni speciali. Il Comitato può anche procedere ad inchieste, con l'autorizzazione del Ministro. Il Comitato si riunisce almeno una volta per settimana; ed i suoi membri ricevono *gettoni* del valore fissato con decreto ministeriale.

— La grande Commissione parlamentare che si occupa del regime delle ferrovie è stata ufficialmente informata che il Ministro dei lavori pubblici ritirava il progetto di legge relativo al riscatto parziale della rete della Compagnia d'Orléans, presentato dal sig. Varroy, predecessore del sig. Sadi Carnot: progetto che la Camera aveva rinviato all'esame della detta Commissione.

Ferrovie tedesche. — Il Ministero prussiano ha comunicato alla Camera dei deputati una Memoria molto voluminosa sui risultati ottenuti dalle ferrovie, di cui lo Stato ha preso possesso entro il corso dell'anno. Queste linee sono in numero di sei, cioè: quelle da Berlino a Potsdam, da Colonia a Minden, da Magdeburgo ad Halberstadt, da Annover ad Altenbecken, del Reno, da Berlino a Stettino, ed una parte delle ferrovie assiane

Alcune cifre basteranno per mostrare quale grande cangiamento si è operato nella rete ferroviaria prussiana. Risulta dalla Memoria che la lunghezza delle linee esercitate dallo Stato è di 15,277 chilometri. Questa rete è, senza dubbio, la più grande che possieda sino ad ora uno Stato. Il capitale nominale di costruzione è calcolato a 595,350,000 marchi. Su questa somma, 498,000,000 di marchi sono stati convertiti in Consolidato, e 32,400,000 marchi vennero rimborsati.

Trasporto di derrate alimentari in Germania. — Il Ministro dei lavori pubblici di Prussia ha preso una misura di grande importanza pel commercio di alcuni generi deperibili e sostanze alimentari, destinate soprattutto al consumo delle grandi città. Col 20 ottobre u. s. vennero estese a tutte le linee esercitate dallo Stato le disposizioni di favore, che dal 1° luglio erano state introdotte sulle linee della Direzione di Bromberg.

Convien notare che sulle ferrovie inglesi già da lungo tempo esistono facilitazioni speciali pel trasporto coi treni-viaggiatori di varii generi alimentari, consegnati anche in piccole quantità, come: pesce, carni fresche, pollame morto, frutta, vegetali, ecc. Se tali spedizioni sono fatte a rischio del mittente, godono ancora di una riduzione di tariffa del 25 0[0. Il ghiaccio ed i salsicciotti tedeschi consegnati in quantità non minore di circa 12 chilog. ed il pollame vivo destinato al consumo e diretto a negozianti in spedizioni non inferiori a circa 25 chilog., godono di una riduzione del 50 0[0 sulla tariffa dei *paruls* o merci che viaggiano coi treni-passeggieri. Per ultimo, tra la provincia e Londra ogni mattina circola di buon ora un treno-passeggieri, che trasporta merci a metà prezzo della tariffa ordinaria. Questo treno è pure molto utilizzato dai generi alimentari, che affluiscono ai mercati di Londra.

Ferrovie inglesi. — Il 2 corr., il sig. Chamberlain ricevette una deputazione d'impiegati alle ferrovie, i quali lo richiesero di nuove leggi per impedire i disastri ferroviarii e nuovi freni sulle macchine ed i treni. Il Presidente del *Board-of-Trade* rispose che le Società ferroviarie non si occupavano abbastanza dei sistemi per frenare i treni; se seguitavano a questo modo, il Ministro del commercio chiederà al Parlamento più ampii poteri.

Disastro in America. — Un telegramma spedito da Nuova York, il 29 novembre, annunzia che nel Colorado una valanga cadde sopra un treno ferroviario che trasportava degli operaj, dei quali tre rimasero morti e trenta feriti.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito. — La *Gazz. Uff.* del 1° corr. pubblica il R. Decreto del 13 ottobre scorso, con cui è approvato il cambiamento del nome della Società *Banca Svizzera Italiana*, sedente in Milano, con quello di *Banca di Milano*, col capitale nominale di L. 2,000,000, diviso in 4000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 40 anni, decorrendi dal 14 marzo 1880; con analoghe modificazioni allo statuto sociale.

Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio nel mese di ottobre, corr. anno:

Furono 9, nel mese di ottobre, gli Ufficii postali autorizzati ad operare come succursali della Cassa centrale.

Nel corso di detto mese, si ricevettero 40,565 depositi; si eseguirono 20,907 rimborsi; si emisero 7,675 libretti, e se ne estinsero 894; onde rimasero in corso libretti 6,781.

I depositi ricevuti entro il mese di ottobre importarono L. 4,259,929.39; i rimborsi, L. 3,328,538.34; quindi il credito dei depositanti si ridusse a L. 931,391.05.

Interesse dei buoni del Tesoro. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 18 novembre:

Articolo unico. A cominciare dal 18 novembre 1880, l'interesse dei Buoni del Tesoro è fissato come segue:

3 0[0 per i Buoni aventi la scadenza di 6 mesi;
4 0[0 per i Buoni aventi la scadenza da 7 a 9 mesi;
5 0[0 per i Buoni con scadenza da 10 a 12 mesi.

Concorso. — È aperto il concorso per titoli al posto di Ingegnere-Capo del Municipio di Biella, coll'annuo stipendio di L. 2400, oltre ad un assegno pure annuo straordinario di L. 600.

La nomina, in base al relativo Regolamento, viene fatta per un triennio, a cominciare dal 1° gennaio 1881.

I concorrenti dovranno essere di sana costituzione fisica, avere non più di 45 anni d'età, e cinque anni almeno d'esercizio, e far pervenire la domanda, coi relativi documenti, al Sindaco, non più tardi del 15 dicembre corrente.

Si fa pure ricerca di un applicato per l'Ufficio tecnico, che abbia la qualità di geometra, a cui si corrisponderà l'annuo assegno di L. 1200.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Murlo (provincia di Siena) è stato attivato un Ufficio telegrafico di ferrovia, con servizio pel Governo e pei privati; ed è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo in Monteforte Irpino (provincia di Avellino), con servizio pel Governo e pei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 2 corrente in Marineo (provincia di Palermo) è stato attivato un eguale Ufficio governativo.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia:

1. Che dal 1° dicembre prossimo le tasse delle tre Compagnie transatlantiche saranno uguagliate per tutte le destinazioni, cessando così di esistere le lievi differenze che ora vi sono tra via e via per qualche località dell' America;

2. Che la Compagnia *Direct Limited States Cable* (via Direct Cable), le cui norme attualmente differiscono in ispecie pel computo delle parole da quelle delle altre Compagnie, a partire dell'epoca suddetta adotterà le stesse norme della Compagnia *Anglo-American* (vie Brest e Valentia).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe nella scorsa settimana un po' di attività solo nelle Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali, le quali diedero luogo a contrattazioni a prezzi varii, secondo le influenze dominanti della giornata. E così da 440 salirono a 455, e chiusero c 454. Le Obbligazioni relative a 264. Le Sarde nuove a 274. Le Meridionali austriache a 284. Le Trapani, tipo oro, si avevano a 280; e tipo carta, a 281 nominali.

ESTRAZIONI

La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 6 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 61ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 30 novembre 1880.

Numeri delle 5 prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I, N. 16357, col premio di L. 33,330.
» II, N. 14471, col premio di L. 10,000.
» III, N. 5203, col premio di L. 6670.
» IV, N. 3790. col premio di L. 5260.
» V, N. 2266, col premio di L. 760.

(Seguono i numeri delle 374 Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto gennaio 1881 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle prime cinque estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° di febbraio 1881, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 gennaio 1881, aventi i numeri dal 62 al 73 inclusive.

Avvisi d'Asta

Il 14 corr., presso la Direzione del Genio militare in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una Cavallerizza coperta al Castro Pretorio, in diminuzione dell'importo di L. 91, 176.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro giorni 100 dalla consegna. Deposito cauzionale L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione generale della caserma Santa Maria della Scala in Messina, per la presunta somma di L. 94,000. Lavori da eseguire entro 600 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 9400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria, con strada d'accesso, sul monte Pianelloni presso Spezia, per il presunto importo di L. 355,000. Lavori da eseguire entro 720 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 35,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione medesima, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di opere di difesa, strade d'accesso, caserme e magazzini alla punta di Santa Maria presso Spezia, in diminuzione dell'importo di L. 1,350,195.46, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito cauzionale L. 147;500 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte sulla vetta del Monte Canarbino presso Spezia, per il presunto importo di L. 975,000. Lavori da eseguire entro 1400 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 97,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Ancona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (1881-1890) della strada provinciale del Vallone, che dalla Flaminia giunge alla Jesina, della lunghezza di m. 25,060, in diminuzione dell'annuo canone di L. 5190.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3000 in moneta effettiva; cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato, in denaro o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Coraci a Mesima, compreso fra il ponte Angitola ed il ponte Mesima, della lunghezza di m. 42,233, per la presunta annua somma di L. 20,000. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 2000 in numerario od in rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza, compreso fra il confine colla provincia di Genova nella regione detta Rivo di Guè ed il Castel di Lozzo, della lunghezza di m. 21,218, per la presunta annua somma di L. 11,640. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra le colonnette milliarie 52 e 61, della lunghezza di m. 16,630.10, per la presunta annua somma di lire 25,900. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra il quadrivio di Monteverde ed il ponte sul Fortore, della lunghezza di m. 16,170. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra Avellino e Porta di Ferro, della lunghezza di m. 27,396.60, per la presunta annua somma di lire 39,850. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Piazza a Terranova, compreso fra il ponte Passo di Piazza ed il bivio per Vittoria, della lunghezza di m. 19,418, per la presunta annua somma di L. 25,100. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione della Pensilina di Girgenti.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di Ottobre 1880
e confronto coi definitivi di Ottobre 1879.

	1880	1879	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.547	3.547	—	—
Media in esercizio	3.547	3,538	9	—
Viaggiatori	4,283,494.25	4,229,454.21	54,040.04	—
Bagagli e cani	208,077.27	188,468.45	19,608.82	—
Merci a grande velocità	1,137,745.64	1,012,955.53	124,790.11	—
Merci a piccola velocità	6,308,590.11	4,935,528.10	1,373,062.01	—
Totale dei prodotti ferroviari	11,937,907.27	10,366,406.29	1,571,500.98	—
Navigazione sul lago di Garda	16,500.25	13,144.05	1,356.20	—
Totale del mese	11,954,407.52	10,379,550.34	1,574,857.18	—

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *Ottobre* 1880.

	1880	1879	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	35,051,082.25	33,710,395.99	1,340,686.26	—
Bagagli e cani	1,512,728.17	1,413,783.23	98,944.94	—
Merci a grande velocità	8,918,575.71	8,440,719.46	477,856.25	—
Merci a piccola velocità	43,680,995.13	40,696,961.01	2,984,034.12	—
Totale dei prodotti ferroviari	89,163,381.26	84,261,859.69	4,901,521.57	—
Navigazione sul lago di Garda	105,808.—	103,936.13	1,871.87	—
Totali dal 1° gennaio	89,269,189.26	84,365,795.82	4,903,393.44	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1880	1879	DIFFERENZA in confronto col 1879	Per cento
Prodotti del mese di ottobre	3,365.63	2,922.58	+ 443.05	+ 15.16
Prodotti totali	25,137.69	22,816.24	+ 1,321.45	+ 5.55

Strade Ferrate Meridionali

46ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	570,929.79	394.83
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	518,039.83	358.26
Differenze nei prodotti della settimana 1880.	»	+ 52,889.96	+ 36.57
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	21,400,003.48	14,799 45
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	19,636,063.55	13,579 57
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	»	+1,763,939.93	+121988
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880.	1,220.—	218,554.19	179.14
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	181,880.47	157.88
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 68.—	+ 36,673.72	+ 21.26
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,175.15	8,116,931.27	6,907.14
Introiti corrisp. nel 1879	1,151.52	7,606,757.72	6,605.84
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 23.63	+ 510,173.55	+ 301.30

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1880
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	34,497,52	15,616,99	11,282,09
Piccola Velocità	7,630.76	481,47	3,390.99
Totali	42,128,28	16,098.46	14,673.08

Strade Ferrate Romane

41ª Settimana — *Dal dì* 7 *al* 13 *ottobre* 1880.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	639,762.96	19,899.14
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	563,746.39	17,486.82
Differenza in più	—	76,016.57	2,412.32
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 13 ottobre 1880	1,681	23,400,232.46	17,752.17
Periodo corr. 1879	1,673	22,029,214.20	16,746.11
Aumento	8	1,371,018.26	1,006.06
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del luglio 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA O PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	7,406.15	30,871.25	4,137.33	42,414.73
Bagagli e cani	145.58	713.07	131.61	990.26
Merci a grande vel.	918·58	5,870.56	643.14	7,432.28
Merci a piccola vel.	9,327 67	30,408.59	4,478.90	44,215.16
Introiti diversi	387.07	534.38	288.95	12,100·40
Totale	18,185.05	68,397.85	9,679.93	96,262.93

ANNUNZI

MANIFATTURA DI FERROVIE PORTATILI

A SCARTAMENTO RIDOTTO ED A POSA ISTANTANEA

DETTE

PORTEUR DECAUVILLE

(INTERAMENTE IN FERRO)

per trasporti in ogni genere a piccola distanza, utili alle Imprese di Lavori pubblici e Ferrovie, all'Agricoltura ed ai grandi Stabilimenti industriali.

Più di mille applicazioni in opera nelle varie parti del mondo

Sedici Medaglie d'oro negli anni 1876, 1877, 1878
Croce della Legion d'Onore alla Esposizione Universale di Parigi

Binari rettilinei, curvilinei, Piattaforme, Passaggi a livello
Scambi, Carrelli e Veicoli.

Per informazioni, prospetti, disegni, ecc. rivolgersi al sig. Ingegnere
GAETANO CAPUCCIO, Piazza Statuto 15, TORINO
RAPPRESENTANTE IN ITALIA DELLA
MANIFATTURA DI FERROVIE DEL SIGNOR DECAUVILLE AINÉ
A PETIT BOURG (FRANCIA)

UFFICIO DI RAPPRESENTANZE

NAZIONALI ED ESTERE

presso la Direzione del « MONITORE DELLE STRADE FERRATE ».

Torino, via Finanze 13.

Materiali ferroviarii e per *tramway*: Macchine e vetture per treni economici, vagoni e relative ferramenta. Rotaje, ferri per lavori diversi, lamiere di ferro. — Acciaj inglesi e di Stiria per attrezzi, per molle ecc. — Rame, stagno, zinco piombo, regolo d'antimonio ecc. — Articoli di grossa chincaglieria — Tegole di ferro galvanizzato, lamiere di zinco cristallizzato. — Macchine per utensili, macchine fisse, locomobili, trebbiatrici.

Il PULSOMETRO: semplice e poco costoso apparato per innalzare liquidi a qualsivoglia altezza, per mezzo del vapore. Premiato alle Esposizioni di Parigi 1877 e di Genova 1879.

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans les gares et les librairies, et chez MM. A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.^er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.^e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires, etc.

THE LONDON & SOUTH WALES COAL C.°

CARBONI FOSSILI INGLESI A LUNGA FIAMMA

Risca Black Vein - Atlantic Merthyr

DEPOSITO A SAVONA

Rivolgersi in Torino a L. GALLETTI, 15, Via Bogino.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N 3 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano, Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	5
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	12
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	6
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	268
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	594
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	25

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **17,848**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	108
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1044
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 15 Dicembre 1880. N.° 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

I nostri benevoli associati, che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Sequestri e cessioni di stipendii del personale delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Abbiamo trattato a lungo di tale importante argomento nel n. 6, c. a., di questo periodico, riferendo anche i motivi della sensenza 30 ottobre 1879 del Tribunale civile di Torino, pronunciatosi nel senso della sequestrabilità.

Ora, avendo la Corte d'appello di Torino, il 5 luglio u. p., confermato quel giudicato, crediamo utile il riprodurre i principali ragionamenti della Corte stessa, trattandosi di una decisione di massima, che ha influenza, non solo in tema di sequestri e cessioni di stipendii e pensioni, ma sulla posizione giuridica, sotto ogni aspetto, in cui trovasi il personale delle Ferrovie dell'Alta Italia (come ben presto lo sarà pure quello delle Romane), di fronte all'Esercizio provvisorio governativo.

Non essendovi stato ricorso in Cassazione, la controversia rimane ora definita a termini del diritto vigente. Vedremo però se il Parlamento nazionale farà favorevole accoglienza al disegno di legge testè presentato dal deputato Fusco, affinchè, nella materia di cui si tratta, varie categorie d'impiegati, fra i quali quelli delle Strade ferrate, siano pareggiati ai governativi. La proposta ci pare non abbisogni di giustificazione, e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia l'ha sempre sostenuta.

Ecco in qual modo ha ragionato la Corte d'appello di Torino:

« L'acquisto, in fatti, che dallo Stato si faccia di un ente produttivo o no per esso, non importa per necessaria conseguenza che abbiansi a ravvisare per di lui impiegati coloro che concorrono per amministrarlo; quindi la creatane Amministrazione la si volle autonoma; e che tale l'abbia voluta la legge con cui fu costituita, lo si ricava appunto dalle varie sue disposizioni.

« Che infatti coll'articolo sesto, se l'Amministrazione dell'esercizio fu posta sotto la dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, stabilì però che il di lei funzionamento restasse intanto assoggettato ad un apposito Consiglio d'amministrazione, nominato per Decreto Reale; e cotesta speciale disposizione di per sè sola basterebbe a dimostrare come non siasi voluto un tale servizio comprendere fra i varii servizii governativi. La sua dipendenza, del resto, da quel Dicastero non le toglie quella autonomia, che dal complesso delle altre disposizioni si ricava esserlesi voluto attribuire, a fronte del principio sancito dalla legge del 29 giugno 1876, che si voleva lasciare intatto durante la inchiesta, ed era opportuno di osservare finchè le risultanze della medesima avessero giustificata la necessità di doverlo abbandonare. Ed è appunto perciò, che la stessa legge 8 luglio 1878 prescrisse norme del tutto eccezionali per l'esercizio delle ferrovie in discorso, sia quanto al suo modo di funzionare, sia quanto alla condizione degli impiegati che vi erano addetti; ed anzitutto coll'articolo settimo, derogandosi alle generali norme della Contabilità dello Stato, la particolare gestione finanziaria ne fu del tutto distinta e separata da quella generale dello Stato medesimo; essendosi costituita un'apposita Cassa centrale, sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione, e destinata a raccogliere gli introiti di quell'esercizio e provvedere al pagamento degli stipendii degli impiegati e d'ogni altra spesa; ed essendosi stabilito che alla Tesoreria dello Stato venissero soltanto versate le somme che rimanessero disponibili dopo assicurate le esigenze del servizio. Coll'articolo nono si prescrisse che le nomine e promozioni degli impiegati, salve le poche eccezioni ivi espresse, dovessero farsi dallo stesso Consiglio di amministrazione, sulla proposta del Direttore; e quest'articolo, ove lo si confronti colle disposizioni che esso espressamente mantenne ferme, contenute nell'articolo ventisettesimo della precitata Convenzione di Basilea, viemmeglio spiega che il Governo volle lasciare tale Amministrazione in una condizione del tutto particolare, qualmente era richiesta dalla necessità delle cose, per non doverla equiparare alle altre, siccome lo consigliava l'anormale e provvisoria sua esistenza.

« Considerato che, quando pur si volesse ritenere che autonoma non sia l'attuale provvisoria Amministrazione della rete ferroviaria in discorso, e ad ogni modo siano governativi tutti gli addetti al di lei esercizio, e così anche quelli alla cui nomina deve provvedere il Consiglio d'amministrazione e alla categoria dei quali apparterrebbe ora il B....., non ne deriva da ciò che, senz'altro, i medesimi siano stati di necessità equiparati agli impiegati civili dello Stato; giacchè nulla osta che il Governo, nello assumere degli impiegati, possa porli in una condizione speciale, diversa da quella in cui si trovano altri suoi impiegati; ed è ciò appunto che il Governo intese di fare colle precitate leggi del 1876 e 1878. In fatti, collo stesso articolo ventisettesimo della predetta Convenzione di Basilea, approvata colla prima di tali leggi, dichiarò di accettare il personale in servizio ordinario della Società, senza però assumere alcun impegno speciale, salvo le variazioni nel numero, grado e stipendio degli impiegati, che fossero la conseguenza di nuovi organici che venissero stabiliti dal Governo stesso, organici a cui finora non si è provvisto. Nella legge poi del 1878 nulla si contiene che dimostri essersi voluto variare la precedente loro condizione, la quale anzi la si volle mantenere, onde lasciare intatti i principii proclamati colla precedente del 1876, finchè, in seguito alle risultanze della suddetta ordinata inchiesta, non si fosse definitivamente provvisto per l'esercizio delle ferrovie di cui si tratta.

« Che nulla essendosi stabilito di definitivo quanto a tale esercizio, nulla egualmente di definitivo si volle stabilire in ordine alla condizione degli impiegati; ed era logico quindi che si lasciassero questi nella precedente loro condizione, per non dovernela di lì a poco variare di bel nuovo, quando, dopo quell'inchiesta, si fosse dal Potere legislativo creduto di continuare ad affidare all'industria privata lo esercizio delle Ferrovie; — che le disposizioni contenute nel Regolamento, approvato col Decreto del sei marzo 1879, per la esecuzione della legge 8 luglio 1878, confermano viemmeglio il concetto onde fu questo informato eziandio circa la vera condizione degli impiegati, bastando, per ciò dimostrare, l'avvertire alle prescrizioni relative alla nomina e promozioni degli impiegati, le quali, se fatte dal Consiglio d'amministrazione, non sono neanche trasmesse alla Corte dei conti per la loro registrazione; ed alla tenuta dei conti correnti individuali per le ritenute dipendenti da sequestri, pignoramenti e cessioni di stipendii; e infine alla contabilità speciale dell'istituto della Cassa Pensioni, per la liquidazione delle quali, a differenza di quelle per ogni altro impiegato governativo, punto non si ingerisce la Corte dei conti.

« Che pertanto, anche quando si vogliano ritenere per governativi gli attuali impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie, non altrimenti però potrebbero come tali aversi fuorchè nelle speciali condizioni in cui li volle la legge mantenere, a fronte delle quali mancherebbero essi di quei requisiti per cui soltanto sarebbe loro applicabile la legge del 14 aprile 1864; e per fermo, questa definisce quali sono gli impiegati civili per gli effetti di essa, disponendo cioè che tali sono considerati coloro che, nominati dal Governo, sono retribuiti in tutto o in parte con uno stipendio fisso a peso del bilancio generale dello Stato, e sono sottoposti alla legge sulla ritenuta degli stipendii: ritenuta che per essi impiegati ferroviarii non è regolata dalle leggi dello Stato, essendolo invece dagli statuti speciali della or cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia; stipendio che non è loro corrisposto sul bilancio generale dello Stato, siccome risulta dall'articolo settimo della suddetta legge dell' 8 luglio 1878.

« Che per conseguenza, se ai medesimi impiegati non sia applicabile la legge del 1864, non è già in quanto sarebbero solo impiegati governativi provvisorii, ma sibbene in quanto non hanno i requisiti dalla stessa legge voluti per poterla essa utilmente invocare, siccome lasciati in ciò tuttora soggetti ai regolamenti dell'antica ferroviaria Amministrazione ».

Avv. G. E. G.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 ottobre 1880.

In relazione al nostro numero del 10 novembre p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 95, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 ottobre a. c.:

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di ottobre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione .... m.	7,744.70	7,167.70	(*) 14,912.40
Allargamento in calotta .... »	7,704.70	7,167.70	14,872.40
Cunetta dello strozzo »	6,498.70	6,124.40	12,623.10
Strozzo .... »	5,596.10	5,550.60	11,146.70
Escavazione completa e continua........ »	4,704.00	4,866.00	9,570.00
Muratura della vôlta »	6,850.00	6,675.40	13,525.40
Id. del piedritto Est »	4,709.00	5,182.20	9,891.20
Id. del piedritto Ov. »	4,996.00	4,959.50	9,955.50
Acquedotto ultimato »	4,616.00	4,821.00	9,437.00
Galleria completa con acquedotto e nicchie	4,616.00	4,801.00	9,417.00
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno........... N.	1,474	1,688	3,162
Id. massimo id. »	1,610	1,886	3,496
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel prevent. per l'8° esercizio (1° 8.bre 1879-30 7.bre 1880) L.	25,855,720	24,587,830	50,443,550

(*) Il traforo da parte a parte della galleria di direzione si compì il 29 febbraio 1880, alle ore 11.10 del mattino. La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40. La determinazione della lunghezza esatta è riservata.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di ottobre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1880	Lavori eseguiti a tutto ottobr.	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	863.352	568.660	66
Fluelen-Goeschenen	38.742	1.289.403	1,006.120	78
Airolo-Biasca	45.838	1.673.879	1,335.810	80
Cadenazzo-Pino	16.200	299.432	209.270	70
Giubiasco-Lugano	25.952	518.100	358.690	69
Totale	158.712	4.644.106	3,478.550	75
b) Opere d'arte.				
Immensee-Fuelen	31.980	49.799	31.910	64
Fluelen-Goeschenen	38.742	93.275	61.700	69
Airolo-Biasca	45.838	78.651	64.630	82
Cadenazzo-Pino	16.200	30.072	24.470	81
Giubiasco-Lugano	25.952	32.680	16.000	49
Totale	158.712	284.477	201.770	71

LINEE	Lunghezza comprese le teste (*)	GALLERIA di direzione		STROZZO		PIEDRITTI	VOLTA
		Situazione alla fine di ottobre	p. 0/0	Situazione alla fine di ottobre	p. 0/0	Situazione alla fine di ottobre	Situazione alla fine di ottobre
c) *Gallerie.*	metri	metri		metri		metri	metri
Immensee-Fluelen	5,477.10	5,477 (**)	100	3,876 (**)	71	2,645	2,239
Fluelen-Goeschenen	7,244.60	6,638 (**)	92	5,455	75	1,773	2,730
Airolo-Biasca	8,070.30	6,132 (**)	76	4,503 (**)	56	884	940
Giubiasco-Lugano	3,222.00	1,964	61	713	22	448	651
Totale	24,014.00	20,211.—	84	14,547.—	61	5,750	6,560

(*) Le lunghezze indicate nei precedenti rapporti furono qui modificate, in conformità alla nuova perizia del gennaio 1880 ed ai lievi mutamenti apportati ai progetti dopo quell'epoca.
(**) Comprese le parti a cielo scoperto.

Osservazioni.

Immensee-Fluelen. — La maggior lunghezza dello strozzo, che rimane da aprire su questa sezione, è di 517 metri nella galleria di Axenberg.

Fluelen-Göschenen. — La galleria di Rohrbach è stata perforata da un capo all'altro, come pure la parte sotterranea della galleria superiore di Entschigthal.

Nella galleria di Pfaffensprung, la roccia continua ad essere durissima ed a saltar male.

La roccia pare divenir migliore e meno pericolosa nella galleria di Wattingen.

Si terminò la muratura nella galleria superiore d'Entschigthal, e si è lavorato a qualche frontone.

Airolo-Biasca. — La grande abbondanza d'infiltrazioni e due accidenti sopraggiunti ai compressori del gruppo di Dazio hanno sfortunatamente diminuito i progressi dei due attacchi meccanici della galleria di Freggio. A partire dal 15 ottobre, si è ripreso il lavoro a mano all'attacco superiore.

Nella galleria di Prato, l'avanzamento continua a farsi a mano. La roccia non è divenuta più favorevole: gli strati sono sempre orizzontali, piccoli e franosi.

All'imbocco superiore delle gallerie di Piano-Tondo e di Travi, l'affluenza straordinaria delle acque, in seguito a forti pioggie, costrinse a sospendere i lavori sino dai primi del mese. Essi non poterono ancora essere ripresi pel primo di questi attacchi. All'imbocco inferiore dei sotterranei la roccia è rimasta secca. La calotta della galleria di Piano-Tondo, rimasta notevolmente indietro, è ora aperta per mezzo di una o due macchine.

Come lo dimostra il quadro sopra riferito, l'avanzamento delle 4 grandi gallerie precedenti non è sufficiente.

L'attacco Nord della galleria della Lume non potè ancora essere ripreso.

I lavori di escavo si appressano al loro termine per tutti gli altri sotterranei.

Giubiasco-Lugano — La galleria di Meggiagra è stata perforata da un capo all'altro il 1° novembre.

Nella galleria del Ceneri, i lavori di avanzamento furono interrotti per 10 giorni ed alcune ore, in seguito alla rottura successiva di due gambi di pistone dei compressori; e quindi il progresso mensile non raggiunse che 41 metri in 21 giorni, cioè metri 1.99 in media giornaliera.

Quanto allo strozzo, esso non ha avanzato quanto sarebbe desiderabile. La mancanza d'aria compressa per le pompe incagliò i lavori del secondo attacco.

La muratura del rivestimento è sempre in ritardo. Il frontone Nord è terminato.

All'attacco Nord della galleria di Massagno si è trovato un micaschisto di poca durezza e che richiede una leggera armatura. —

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di ottobre su ciascuna delle linee di accesso, risulta come segue:

LINEE		Preventivo del gennaio 1880	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	10,713,300	5,000,600	47
Fluelen-Goeschenen	»	22,325,900	12,013,700	54
Airolo-Biasca	»	23,886,700	11,440,300	48
Cadenazzo-Pino	»	2,338,900	924,000	40
Giubiasco-Lugano	»	7,798,800	1,968,400	25
Totale	Fr.	67,063,600	31,347,000	47

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di ottobre risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen	N.	768	1,128	1,896
Fluelen-Goeschenen	»	1,899	1,463	3,362
Airolo-Biasca	»	2,011	1,427	3,438
Cadenazzo-Pino	»	»	587	587
Giubiasco-Lugano	»	1,031	1,399	2,430
Totale	N.	5,709	6,004	11,713

STATISTICA FERROVIARIA INTERNAZIONALE

È stato testè pubblicato a Vienna un interessantissimo volume di statistica ferroviaria internazionale, che importa di analizzare con cura, poichè forse per la prima volta il piano seguito dagli autori fu oggetto d'uno studio preliminare approfondito.

Finora si videro comparire in alcune Riviste speciali delle statistiche internazionali concernenti le ferrovie, le cui cifre servirono poi ai giornali politici per offrire ai curiosi lettori dati e fatti slegati, e deduzioni diverse, come base di polemica corrente. Ma tra poco speriamo di avere nelle mani gli elementi necessarii a bene scrutare i varii e più importanti problemi ferroviarii.

Ciò sarà dovuto alla *Commissione internazionale per la statistica ferroviaria*, presieduta dal sig. dott. Brachelli, capo del dipartimento della statistica al Ministero del com-

mercio in Vienna, autore principale della pubblicazione, di cui ora ci offre un sunto il *Moniteur des intérêts matériels*.

Anzitutto giova rammentare l'origine di questo lavoro, a cui abbiamo già altre volte accennato.

Nelle sedute della Commissione permanente del Congresso di statistica tenute in Vienna nel 1873, il prefato dott. Brachelli era stato incaricato della compilazione di una statistica internazionale delle ferrovie. Gli studii preparatorii per la esecuzione di tale mandato dimostravano già che la compilazione di siffatta statistica sarebbe impossibile, senza stabilire un formulario uniforme per le ferrovie dei diversi Stati. Persino la statistica delle ferrovie austro-ungariche non presentava gli elementi che si aveva diritto di esigere per codesta compilazione.

Il capo del dipartimento suddetto, incaricato della statistica ferroviaria dell'Austria, si credette dunque in dovere di riorganizzare la statistica austriaca, prima di presentare le formule per una statistica internazionale. Compiuto questo lavoro preparatorio per mezzo di conferenze di esperti e d'accordo col Governo ungherese, egli propose al Congresso di statistica di Buda-Pest, nel 1876, di formare una Commissione, composta d'uomini competenti dei diversi Stati, incaricandola di preparare le formule per la statistica internazionale delle ferrovie, tenendo pur conto delle formule austro-ungariche e degli altri lavori preparatorii.

Quel Congresso, dopo aver udito la Relazione presentata dal sig. L. Perl, decise di mettere all'ordine del giorno del Congresso successivo la scelta dei formularii dettagliati, che dovrebbero servire di base alla statistica internazionale delle ferrovie, e d'incaricare una Commissione di 15 esperti per la compilazione della statistica internazionale e dei formularii all'uopo necessarii; la quale Commissione avrebbe il diritto di aggregarsi altre persone scelte nei diversi rami del servizio ferroviario.

Il Congresso chiamò a far parte di tale Commissione: dall'Italia, il sig. Bodio; dalla Gran Brettagna, il sig. Giffen; dalla Russia, i signori Borkowsky, Perl e Wendrich; dalla Norvegia, il sig. Kjaer; dal Belgio, il sig. Cavellaert; dalla Germania, i signori Becker e Jencke; dall'Austria, i signori Brachelli e Schüler; dall'Ungheria, i signori Ivanka e Keleti, lasciando due posti vuoti per la Francia. Però il Ministero francese dei lavori pubblici vi delegò i signori Baum e Vassart d'Hozier.

La prima riunione della Commissione ebbe luogo a Roma nell'ottobre 1867 (come abbiamo già annunciato), e vi si stabilirono per la statistica internazionale delle ferrovie 5 quadri, composti di 160 colonne. Si decise nello stesso tempo di fare riempire queste formule, a titolo di esperimento, dalle diverse Amministrazioni ferroviarie, con invito a far conoscere le variazioni che crederebbero dovervisi introdurre.

Nel settembre 1878 ebbe luogo a Berna la seconda riunione della Commissione. Il risultato della deliberrzione consisteva primieramente nello specializzare le spese d'esercizio, per giungere a ciò, che le quattro categorie di spese stabilite contenessero dovunque gli stessi particolari. Nel tempo stesso, le colonne per l'impiego dell'eccedenza dei prodotti sulle spese erano soggette ad un cambiamento, e nuovi quadri furono compilati per gli accidenti sulle ferrovie, per lo stato del personale e per le istituzioni di soccorso a favore degli agenti, e finalmente per le ferrovie private; in guisa che il numero dei quadri fu portato a 9 e quello delle colonne a 272.

Ed è sulla base di questo formulario che venne intrapresa la presente pubblicazione; la quale è una specie di prova, destinata soprattutto ad essere riveduta, se occorre, sino a che si possa avere la certezza che i formularii stabiliti dalla Commissione sono pratici, e rispondono esattamente allo scopo propostosi.

Quale essa è, codesta pubblicazione ha pure il merito di essere la prima statistica internazionale delle ferrovie, completa e basata su elementi direttamente raccolti ed ufficialmente esaminati e coordinati. È quindi naturale l'importanza che si dà ad essa.

Ma per dare un'idea del piano generale di questa statistica comparativa, dobbiamo scorrere i 9 quadri, dando il riassunto delle colonne in essi comprese, soffermandoci specialmente sui punti essenziali o nuovi.

Tabella I — Questa tabella contiene il dettaglio delle lunghezze e delle condizioni di superficie, di livello e di direzione delle linee in esercizio nel 1876, le date d'inaugurazione, lo stato dei binarii (su traversine di legno o interamente metalliche, con rotaie di ferro o di acciaio).

Ciò che in questi quadri costituisce la novità e l'informazione veramente utile dal punto di vista degli studii che si possono fare, sono le colonne indicanti: 1° le lunghezze orizzontali; 2° le lunghezze in ascesa da 0 a 5 per mille, da 5 a 15, e al di là di 15 per mille; 3° le lunghezze in linee rette; 4° le lunghezze in curve, con un raggio inferiore o superiore a 500 m.; 5° finalmente, la più forte ascesa ed il minimo raggio di curva.

Allorchè si tratterà di apprezzare le spese di trazione (elemento principale del coefficiente d'esercizio), codesti ragguagli inediti avranno un valore assoluto, ed il loro studio sconcerterà parecchie deduzioni ed opinioni preconcette.

Tabella II — Questo quadro presenta il materiale ruotabile, i percorsi, e le unità di traffico. Esso offre ragguagli molto circostanziati sul genere dei veicoli, come p. es. il numero degli assi delle carrozze da viaggiatori e dei vagoni da merci.

Le unità scelte sono, tra le altre, la media per asse; il percorso medio, tanto pei viaggiatori, quanto per le tonnellate di merci; il carico medio di un asse, ed il rapporto del peso caricato colla capacità di caricamento.

Per l'esame della questione molto importante della utilizzazione del materiale, codeste unità ci sembrano bene scelto; ed anche per tale rispetto devesi lodare il lavoro della Commissione, che ha saputo limitarsi soltanto ad alcune cifre.

Tabella III — Questo quadro ci dà il capitale impegnato, nonchè le garanzie e sovvenzioni accordate. A fianco del totale delle spese, e della designazione dei mezzi finanziarii, mercè i quali è stato raccolto il capitale, figura l'ammontare degli ammortamenti effettuati, del pari che i fondi di riserva ed altri, che furono trattenuti sui beneficii dell'esercizio.

Il quadro non indica il costo chilometrico, ma fornisce gli elementi necessarii per stabilirlo.

Tabella IV — Prodotti e spese dell'esercizio. Ecco come la Commissione li stabilisce:

I prodotti sono suddivisi per classi, tanto pei viaggiatori, quanto per le merci. Essi sono quindi ridotti per chilometro d'asse.

Quanto alle spese, la suddivisione adottata è la seguente: 1°. amministrazione generale; 2°. sorveglianza e manutenzione dei binarii; 3°. movimento e servizio commerciale; 4°. trazione e servizio dei cantieri. Sono queste le suddi-

visioni naturali, già usate dalla maggior parte delle Compagnie ed Amministrazioni.

Tabella V — Impiego dell'eccedenza dei prodotti sulle spese d'esercizio. I titoli delle colonne sono chiarissimi, ed indicano bene dove va il beneficio.

Tabella VI — Accidenti. Sono esposti prima per natura (sviamenti, collisioni, diversi). Viene poi il necrologio delle vittime. Per unità, tra le altre, il numero dei morti sopra un milione d'assi chilometrici.

Tabella VII — Stato del personale, colla stessa suddivisione di quella adottata per le spese.

Tabella VIII — Statistica delle istituzioni di pensioni e soccorsi a favore degli agenti ferroviarii, colle rispettive risorse e bilanci di prodotti e spese, nonchè il numero di coloro che ne approfittano.

Tabella IX — La lunghezza e designazione delle ferrovie industriali, di miniere, agricole ecc., col modo di trazione (a vapore o cavalli), e lo scartamento del binario (normale o ridotto).

Tale è il considerevole lavoro testè pubblicato, e che, qualora tutte le informazioni sieno completamente fornite, varrà ad illuminare molte questioni.

Frattanto, a dare un'idea della perfezione relativa esistente nelle cifre dell'anno 1876, le sole che abbiano potuto essere raccolte, offriamo qui sotto una tabella contenente i dati che ci paiono più interessanti:

	DESIGNAZIONE	Lunghezza delle linee — Chilom.	Lunghez. totale dei binarii — Chilom.	Rotaie di acciaio — Chilom.	Percorso medio d'un viaggiat. — Chilom.	Percorso medio d'una tonnellata di merci — Chilom.	Rapporto tra il peso caricato colla capacità di caricamento — p. c.	Prodotto per chil.-asse — Franchi	Spesa per chil.-asse — Franchi
GERMANIA	Ferrovie dello Stato	14,038	23,885	2,631	30.65	95.72	39.44	0.13	0.08
	Id. private esercite dallo Stato	3,074	5,590	1,689	25.75	79.28	50. »	0.13	0.06
	Id. Id. id. da Compagnie	11,765	19,974	3,443	29.72	80.02	41.72	0.14	0.07
AUSTRIA-UNGHERIA	Ferrovie dello Stato	1,626	1,883	308	60.49	128.91	42.11	0.14	0.11
	Id. private esercite dallo Stato	59	65	—	20.80	38.81	35.64	0.24	0.35
	Id. id. id. da Compagnie	15,630	21,223	4,290	45.80	100.08	42.74	0.18	0.09
BELGIO	Ferrovie dello Stato	1,140	4,440	1,267	20.85	69.22	—	—	—
	Id. private (*)	2,002	—	—	—	—	—	0.20	0.11
DANIMARCA	Ferrovie dello Stato	813	—	—	32.11	80.51	29.55	0.15	0.11
	Id. private	434	—	—	—	—	—	0.37	0.20
FRANCIA	Linee d'interesse generale	20,286	—	—	36.20	144.13	—	—	—
	Id. » locale	1,762	—	—	—	—	—	—	—
ITALIA	Ferrovie dello Stato, esercite dalla Compagnia dell'Alta Italia	2,390	3,429						
	Id. di cui lo Stato è proprietario	413	479	643					
	Id. private, esercite dalla Compagnia dell'Alta Italia	536	596						
	Id. Romane (**)	1,628	1,942	196	46.84	127.14	—	0.30	0.23
	Id. Meridionali	1,454	—	—					
	Id. dello Stato (Calabro-Sicule)	1,085	—	—					
	Id. private	274	—	—					
NORVEGIA	Ferrovie dello Stato	512	561	5	24.90	56.98	—	0.27	0.20
	Id. private	68	90	39	25.27	44.81	—	0.42	0.27
PAESI BASSI	Ferrovie dello Stato, esercite da Compagnie private	1,001	1,237	25	35.39	63.28	30.80	0.14	0.06
	Id. private, esercite da Compagnie	521	1,446	159	30. »	—	—	0.18	0.08
ROMANIA	Ferrovie private, esercite da Compagnie	1,145	1,341	11	85.40	138.86	60.17	0.24	0.20
SVEZIA	Ferrovie dello Stato	1,592	1,888	144	46.37	111.90	66.10	0.22	0.13
	Id. private esercite da Compagnie	2,158	—	—	22.21	31.78	70.34	—	—
SVIZZERA	Ferrovie private, esercite da Compagnie	2,184	3,055	111	20.90	49.31	—	—	—

(*) Solamente pel Grande-Centrale Belga. — (**) Solamente per le Ferrovie Romane.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Domenica è finita alla Camera dei deputati la discussione del disegno di legge per modificazioni a quella del 29 luglio 1879, apertasi nella seduta del 6 corr. (come accennammo nel precedente nostro numero) e durata tre sole sedute, essendo stata la legge medesima approvata ieri sera a scrutinio segreto.

Siccome però vi furono introdotte alcune modificazioni anche dopo quelle della Commissione, così ci riserviamo a riferire il testo ufficiale della detta legge, appena sarà pubblicato.

Frattanto ci permettiamo di fare le seguenti osservazioni.

Com'ebbe a dichiarare l'on. Baccarini, con le modificazioni proposte s'intese di chiarire i dubbii insorti circa la interpretazione di alcune disposizioni della legge ferroviaria del 1879 e di facilitare, per quanto è possibile, senza ulteriore aggravio dello Stato, l'esecuzione delle nuove ferrovie. Noi non vogliamo disconoscere l'utilità pratica di tale proposta di legge; ma però è indubitato che ben poco vantaggio se ne potrà ricavare dalla sua applicazione per un più sollecito compimento delle linee delle categorie 2.a, 3.a e 4.a. Non neghiamo che si farà qualche concessione di più, e che per conseguenza qualche linea potrà essere ultimata in minor tempo di quello che sarebbe stato richiesto applicandosi la legge del 1879; ma, per rispetto alla grande mole di lavoro da farsi, quelle anticipazioni di tempo rappresenteranno ben poca cosa.

Rimane dunque sempre, a nostro avviso, lo stesso bisogno di un'altra legge, che possa risolvere la questione finanziaria, coll'accordare al Governo mezzi più efficaci di quelli che furono posti a sua disposizione per le linee delle categorie 2.a, 3.a e 4.a, almeno pei primi anni.

Più di tutti è convinto di ciò l'on. Baccarini, il quale nella tornata del 10 corrente ha dichiarato alla Camera di voler presentare un altro progetto di legge, che mirerebbe appunto allo scopo a cui abbiamo ora accennato.

Dobbiamo però far notare all'on. Ministro che sarebbe inutile studiare il modo di accelerare l'esecuzione della legge, senza sensibili aumenti negli stanziamenti annuali. Si escogitino pure nuovi obblighi da imporsi alle Imprese, come quelli dell'art. 9 della legge testè discussa; ma si finirà sempre col pagare, se non in un modo, nell'altro, e forse a più caro prezzo, col danno morale pel Governo d'imporre alle Imprese degli oneri che non sembrano equi e giusti, se non foss'altro pel modo con cui sono enunciati.

I mezzi semplici sono sempre i più efficaci, e sono quelli che il Ministro deve studiare e proporre. E noi ci auguriamo che l'on. Baccarini vi si attenga appunto nel nuovo progetto di legge, se pure vuole ottenere uno scopo pratico dalle sue proposte.

✂

Il Consiglio comunale di Cerisano (prov. di Cosenza) ha deliberato di invitare i Comuni del mandamento di Paola, Fiumefreddo, Bruzio, Fuscaldo, Rende, Cerisano, Dipignano, San Marco Argentano, Rase, Bisignano, e gli altri che potrebbero esservi interessati, a concorrere alla spesa per lo studio di un progetto di massima per una linea di ferrovia che, partendo dalla Stazione di Cosenza e traforando gli Appennini nelle vicinanze di Cerisano, andrebbe a metter capo alla Stazione di Paola.

Questa linea sarebbe considerata come la più breve e la più economica per unire il capo-luogo della provincia di Cosenza con la linea Eboli-Reggio (versante tirreno).

✂

Il Consiglio di Stato, in adunanza del 10 corrente, ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto del secondo tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra San Bernardino e Fara, della lunghezza di metri 8,102.79, valutato complessivamente in L. 550,038.91, delle quali 210,210.32 per lavori compresi nell'appalto, L. 278,550.40 per espropriazioni, armamento, telegrafo ed imprevisti, e lire 61,278.19 per Stazioni, fabbricati ed altre opere murarie, da comprendersi in altro appalto.

✂

Quest'oggi (15) aveva luogo la visita di ricognizione, ordinata dal Ministro dei lavori pubblici, onde constatare la situazione del tronco di ferrovia da Potenza a Calciano, e riconoscere se il medesimo si trova in istato di essere aperto all'esercizio. È stato incaricato di procedere alla visita l'Ispettore del Genio civile cav. V. Schioppo: ed alla medesima prenderanno parte, oltre al Direttore tecnico governativo dei lavori cav. Chiomenti, ed il R. Commissario per l'esercizio cav. Fossati, anche i rappresentanti della Società delle ferrovie Meridionali esercente le Calabro-Sicule, e delle Imprese costruttrici dei lavori.

Si ha fiducia che quel tronco di ferrovia possa essere aperto all'esercizio ancora prima dello scadere dell'anno.

✂

In previsione appunto della prossima apertura del preindicato tronco da Grassano a Calciano, sappiamo che ieri, presso il Ministero dei lavori pubblici, era indetta una conferenza fra i delegati del Ministero, della Società delle Meridionali e del R. Commissariato per l'esercizio delle Strade ferrate Calabro-Sicule, allo scopo di concretare il nuovo orario da attivarsi in quell'occasione fra Napoli e la Sicilia.

Dalla Società delle Meridionali fu dato incarico di rappresentarla alla conferenza al cav. Spongia; e crediamo di non andare errati, ritenendo che al medesimo saranno state date dalla propria Società istruzioni alquanto restrittive, nel senso di non essere troppo corrivo a consentire sulla linea da Eboli a Metapunto una velocità nella corsa dei treni, che poi in pratica, per le speciali condizioni della linea stessa, non potrebbe essere rispettata.

✂

Come ebbesi a praticare pel passato, saranno fra breve tenute in Roma apposite conferenze tra i delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie. Fra le altre questioni che saranno prese in esame, sappiamo esservi quella relativa alla convenienza o meno di provvedere apposite vetture pel trasporto dei viaggiatori malati, che assai numerosi si recano dall'estero in Italia per curare la loro salute.

✂

La Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Romane ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di

modificare l'orario dei treni 64, 66 e 67 della linea Terontola-Foligno, per dare fermata a quei treni nella Stazione di Tuoro.

Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzata la fermata dei treni diretti 35 e 36 sulla linea Verona-Modena alla Stazione di Villafranca-Veneta.

Ci consta che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha proposto varie modificazioni d'orario, da attivarsi sulla sua rete col 23 del corrente mese.

Le più importanti sono quelle portate ai treni della linea Torino-Milano, Torino-Savona e Torino-Cuneo.

La marcia dei treni 74 ed 82 della Torino-Milano viene assai accelerata, guadagnando circa un'ora e mezza sul percorso attuale.

Sulla linea Torino-Savona vengono meglio coordinate le coincidenze per la linea di Ventimiglia coll'aggiunta di un treno diretto in partenza da Torino alle 9.40. Sulla linea Torino-Cuneo viene accelerata la marcia di alcuni treni.

Altri cambiamenti sono proposti per la linea Chivasso-Ivrea e per il tronco Carrù-Mondovì.

Sappiamo che col giorno 23 corrente saranno attivati anche sulla tratta Genova-Nervi i treni *locali* (economici) con locomotive Krauss. I detti treni saranno in numero di tre in cadauna direzione; ed oltre alle fermate ordinarie degli altri treni, avranno la fermata presso i caselli di guardia prossimi agli abitati.

Il prezzo dei biglietti, anche per le tratte comprese tra le fermate intermedie alle Stazioni, sarà commisurato in base all'effettivo percorso.

Tale facilitazione sarà certamente assai apprezzata dal pubblico: e nella imminente circostanza del cambiamento d'orario sulla linea Milano-Lecco, essa verrà introdotta anche su questa linea, dove finora era stabilito il pagamento, per le tratte delimitate da tali fermate, eguale a quello corrispondente alle intiere tratte fra Stazione e Stazione.

Ci scrivono da Brescia che quella Deputazione provinciale, nel giorno 3 corr., addivenne al contratto definitivo di concessione alla *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires* di Bruxelles, in sostituzione della Società inglese « The Province of Brescia Steam Tramway Company limited », e cointeressato l'ing. Giovanni Corti, per la costruzione ed esercizio dei *tramways* di quella provincia.

La detta Società ha già dato mano ai lavori della linea Brescia-Orzinovi, essendosi obbligata a dare ultimata entro due mesi dalla data del contratto più di metà di questa linea. La Società potè assumere quest'onere avendo l'ing. Corti fornito una parte dei materiali che già teneva in pronto per questa ed altre linee.

La Provincia di Brescia, desistendo dalla lite di decadimento promossa contro la cessata Società inglese, ha trovato modo di dotare in un tempo assai breve quella provincia di un così comodo mezzo di trasporto. Questa combinazione è particolarmente dovuta all'intelligente ed infaticabile ing. Corti. (*V. Notizie ferr. ital.*)

Ieri ad Arona ebbe luogo una riunione fra i delegati della Ferrovia del Gottardo e quelli delle Ferrovie dell'Alta Italia per istabilire un accordo circa le modalità di esercizio della tratta fra Luino e Pino, che verrà esercita col materiale del Gottardo per conto dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Sappiamo che i sindaci dei Comuni di Ameno, Armeno, Miasino, Coiromonte e Sorazza, a nome delle popolazioni dell'alta riviera del lago d'Orta, hanno indirizzato al Ministro dei lavori pubblici una petizione, accompagnante una Memoria del geometra sig. Luigi Bechis di Torino, con cui si domanda che il tracciato della ferrovia Gozzano-Domodossola, anzichè percorrere la linea pressochè lacuale (secondo l'attuale progetto dell'ing. Soldati), venga rialzato al Piano di Legro, in modo da meglio soddisfare allo scopo tecnico e finanziario dell'opera, tanto nell'interesse generale dello Stato, quanto in quello delle popolazioni dell'alta riviera orientale.

Nella Memoria del Bechis sono dimostrati tutti i vantaggi della proposta variante sul primitivo progetto già approvato; e noi non possiamo che raccomandare caldamente al Ministro la domanda dei suddetti Comuni, in quanto sia ancora possibile il soddisfarla.

In vista del movimento straordinario di regali, solito a verificarsi in occasione delle Feste Natalizie e di Capo d'anno, l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia ha prese le necessarie disposizioni per la regolarità del servizio e la consegna a domicilio delle spedizioni, aumentando all'uopo personale, furgoni e cavalli.

Sono state approvate dal Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia le proposte suppletorie per le promozioni e gli aumenti di stipendio al personale dipendente dalla Ragioneria centrale.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato di aggiudicare la fornitura delle 600,000 traverse di legno quercia e rovere, per le quali si tenne la gara l'8 novembre u. s. nel modo seguente:

DITTE	Prezzo offerto L. C.	Lotti da 20,000	Lotti da 5,000	TOTALE delle traverse corrispondenti ai lotti
Guardabassi e Tatiechi	4 39	1	—	20,000
Corinaldesi Simbaldo .	4.40	1	—	20,000
Gulmann S. H.	4 50	3	—	60,000
Vergnanini Paolo . . .	4.535	2	—	40,000
Frova Giuseppe	4.535	18	—	360,000
Lazzaris Bortolo	4.35	—	2	10,000
Stuppazzoni Enrico . .	4.49	—	1	5,000
Frova Giuseppe	4.49	—	17	85,000
Totali . . .		25	20	600,000

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 all' 11 dicembre 1880 in materia ferroviaria.

Furono approvati:

Un progetto d'appalto per la costruzione del tratto da Ravenna al torrente Bevano della ferrovia Ferrara-Ra-

venna-Rimini (escluso il ponte sui fiumi uniti Ronco e Montone, la travata metallica pel ponte sul fosso Ghiaia, l'armamento e la massicciata della via, le Stazioni, case cantoniere e caselli);

Un progetto di ferrovia a sezione ridotta tra Perugia ed Umbertide;

Un progetto di ferrovia economica da Parma a Guastalla e Suzzara;

Un progetto per ampliamento dello Scalo merci nella Stazione di Marano, sulla linea Venezia-Peschiera;

Un progetto per ampliamento del fabbricato-viaggiatori nella Stazione di Cosenza, sulla linea Buffaloria-Cosenza;

Un progetto per consolidamento delle travate metalliche del ponte sul Basento, nel chilometro 46 della linea ferroviaria Taranto-Reggio;

Un progetto per impianto ed esercizio di una tramvia a vapore sulla Nazionale Fossano-Mondovì-Ceva, da Mondovì al Santuario di Vico.

FERROVIA FABRIANO-URBINO-SANT'ARCANGELO.

In adunanza dell'11 corr., il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato, con poche avvertenze, il progetto particolareggiato di massima, compilato dall'ingegnere Emilio Olivieri e presentato al Ministero dalla Deputazione provinciale di Pesaro ed Urbino, per la ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, la quale è inscritta al n. 33 della tabella *C* (3ª categoria) delle ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

La lunghezza complessiva della linea è prevista in chil. 118 + 320.60, ed il costo totale della medesima, compreso il materiale mobile (preventivato in L. 796,000) rileva a L. 26,892,500. Perciò il costo medio chilometrico risulterebbe di L. 227,286.

Nel progetto in parola, la intera linea è divisa in tre distinti tronchi, della lunghezza e dello importo seguente:

		Lunghezza		Importo
Fabriano-Cagli	Chil.	37 + 938.00	L.	7,846,500
Cagli-Foglia	»	41 + 582.00	»	7,800,000
Foglia-Sant'Arcangelo	»	38 + 800.60	»	10,450,000
Totale	Chil.	118 + 320.60	L.	26,096,500
Materiale mobile	»	»	»	796,000
Totale complessivo	Chil.	118 + 320.60	L.	26,892,500

La linea è suddivisa, per quanto riguarda il suo andamento planimetrico, in m. 78,615 di tratti rettinei, ed in m. 37,705.60 di tratti curvilinei. In conseguenza di che, lo sviluppo delle curve, per rispetto alla lunghezza totale della linea, sta nella proporzione del 33 per cento circa.

Le curve a cielo scoperto hanno tutte un raggio non inferiore a m. 500. Nelle gallerie il raggio minimo delle medesime è limitato per talune di esse a 250 metri; però lo sviluppo delle curve con raggio così ristretto raggiunge appena i m. 2,250.

La pendenza massima che si riscontra nel progetto è quella del 22 per mille, applicata fuori di galleria, nel tratto fra Montescudo ed Ospedaletto. Nelle gallerie la pendenza massima è limitata al 17.60 per mille.

Sono previste 14 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 13,753 (il 12 per cento della lunghezza totale della linea), la maggiore delle quali misura m 1852, e la più breve m. 86.

Le opere d'arte principali progettate sono in numero di 20, e fra queste le più essenziali consistono:

1. Nel viadotto di Santa Maria degli Angeli, lungo m. 160, ed alto m. 36;

2. In altro viadotto denominato di Cà-Spaccioli, avente la lunghezza di 120 metri e l'altezza di 32;

3. Nel ponte del Burano a Cagli, lungo m. 191 ed alto m. 18;

4. Nel ponte sul Marecchia, della lunghezza di m. 202.

Sono segnate in progetto sette Stazioni e 11 fermate nelle seguenti località: *Stazioni*, Sassoferrato, Pergola, Cagli, Urbania, Urbino, Foglia e Madonna del Piano; *Fermate*, Frontone, Grumale, Acqualagna, Fermignano, Solfatara, Tavoleto, Auditore, Castelnuovo, Ospedaletto, Vergiano e Spadarolo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente avviso, in data 10 corrente:

Allo scopo di viemmeglio assicurare il pronto ricapito dei colli, che si spediscono in occasione delle Feste Natalizie e di Capo d'anno, e per ovviare alle giacenze, che necessariamente si verificano quante volte gl'indirizzi vengano a staccarsi nelle manipolazioni lungo il viaggio, come non di rado avviene, si raccomanda, nell'interesse stesso delle parti:

Che ogni collo sia munito esteriormente di due indirizzi, solidamente attaccati all'imballaggio in due punti diversi;

Che nell'interno di ciascun collo sia posto un indirizzo sciolto, il quale, aprendosi il collo in caso di smarrimento dei primi, possa servire di norma nella consegna.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato il seguente, in data 9:

Si porta a conoscenza del pubblico che, in forza della legge federale svizzera in data 3 dicembre 1879, resta vietata, a datare dal 1° gennaio 1881, l'importazione in quello Stato dei fiammiferi o zolfanelli, sia di legno che di cera, preparati col fosforo giallo.

A cominciare pertanto dal suddetto giorno, i mittenti dovranno, sotto la loro responsabilità, precisare sui documenti di trasporto la qualità dei fiammiferi, e la spedizione si effettuerà a rischio e pericolo dei medesimi.

Le spedizioni che, in opposizione a quanto sopra, fossero dirette in Svizzera, saranno colà sequestrate e distrutte, e gli speditori incorreranno nella multa da L. 5 a L. 100, stabilita dalla citata legge.

Le Stazioni della Rete respingeranno le dichiarazioni incomplete, e non daranno corso alle spedizioni di fiammiferi con fosforo giallo, che nel frattempo venissero presentate, se non nel caso in cui la loro introduzione in Svizzera possa aver luogo prima del 31 corrente.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — Alle ore 10 antimerid. del 27 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco dal torrente Fiumicello a Teramo della ferrovia Teramo-Giulianova, fra i chilometri 19 + 362.53 e 25 + 365.66, della lunghezza di metri 6,003 (escluse le espropriazioni stabili, i fabbricati per le Stazioni, i caselli di guardia, l'inghiaiamento e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), per la presunta somma di L. 505,285.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 20 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Teramo pel fatto deposito interinale di L. 25,300 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L 50,600, come sopra.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Alle ore 10 antimerid. dello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Soleto-Galatone fra i chilometri 3 + 150 e 17 + 300 della ferrovia Zollino-

Gallipoli, della lunghezz di metri 14,150 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera dei materiali di armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 422,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Lecce pel deposito interinale di L. 20,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 40,000 come sopra.

Ferrovia Colico-Chiavenna. — Alle ore 10 antim. del 28 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Colico-Trivio-Campo della ferrovia Colico-Chiavenna, della lunghezza di metri 8,156 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni, e la posa in opera e provvista delle travate metalliche per i ponti), per la presunta somma di L. 942,067.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Sondrio pel deposito interinale di L. 50,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 95,000 come sopra.

Ferrovia Porto-Civitanova-Macerata — Alle 10 ant. dello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Macerata, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco dalla Stazione di Porto Civitanova a Morrovalle della ferrovia · Porto Civitanova-Macerata, della lunghezza di metri 13,200 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 490,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Macerata pel deposito inrerinale di L. 24,000 in numerario od in rendita D. P; la cauzione definitiva è fissata in L. 49,000 come sopra.

Ferrovia Castrocucco-Eboli-Salerno. — Alle ore 10 ant. del 30 corr., presso il suddetto Miuistero, e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Battipaglia — Ogliastro della ferrovia da Castrocucco alla Eboli — Salerno, della lunghezza di metri 25,000 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,739,380.

I lavori dovranno essere compiuti entro un anno dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Salerno pel deposito interinale di L. 100,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 187,000 come sopra.

Tramways di Roma. — Il *tramway* di via Nazionale doveva esser finito del tutto nella giornata di ieri. Oggi e domani si faranno corse di prova, e la linea verrà aperta al pubblico servizio il 16 corrente.

È una notizia molto gradita agli abitanti dei nuovi quartieri di Roma.

Tramway di Bologna. — Scrivono da Bologna, 9, alla *Perseveranza :*

La nuova linea del *tramways*, da piazza Vittorio Emanuele al giardino pubblico Margherita, è stata inaugurata il 1° corr. La fortuna non potrebbe meglio arridere all'Impresa ligure, che vede sempre piene le sue carrozze, ed alla domenica e negli altri giorni festivi prese letteralmente d'assalto.

La stessa Società ha impiantato un servizio di *trams de pavé* per la linea di porta Saragozza e Meloncello provvisoriamente, che poi sarà surrogata col *tramway* ordinario; ed anche qui la stessa folla — Da altra Impresa è stato contemporaneamente inaugurato un servizio di *omnibus* per altre linee, in guisa che od ora o fra poco tutte le principali arterie e sobborghi sono o saranno congiunte col centro della città. Anche gli *omnibus* fanno eccellenti affari.

Tramway Como-Incino-Erba. — In relazione a quanto fu annunciato nel precedente nostro numero, leggiamo nella *Perseveranza* :

Sappiamo che domenica scorsa, nella casa del nobile signor Francesco Brambilla e per sua iniziativa, si riunì un' assemblea scelta e numerosa per discutere se un *tram* sul genere di quello Saronno-Como non sarebbe stato possibile sulla linea Como-Incino, in sostituzione della desiderata ferrovia Como-Erba.

Dopo una chiara esposizione dell'egregio ingegnere Giosuè Pensa del risultato di studii all'uopo da lui fatti, avvalorata da molte considerazioni pratiche, esposte nella forma più spigliata ed arguta, e dirette a dimostrare la possibilità del tracciato, la non dubbia convenienza finanziaria, e perfino la preferenza che nei brevi percorsi debbono aver i *trams* in confronto delle ferrovie ordinarie; aperta la discussione, a cui presero parte molti degli intervenuti, venne dall'assemblea a voce unanime eletto un Comitato per ottenere dalla Deputazione provinciale di Como la concessione e raccogliere sussidii.

Tramways Brescia-Orzinovi. — In relazione a quanto si scrivono da Brescia (vedi *Nostre Informazioni*) leggiamo nella *Provincia di Brescia*, del 14:

A Roma sonvi due Società belghe per costruzione di *tramways*, le quali hanno le loro particolari speculazioni, e nulla affatto di comune colla Società Belga che assunse le guidovie nella nostra provincia

Se queste Società hanno la stessa origine, vale a dire sono belghe, ciò non vuol dire che abbiano gli stessi intenti e gli stessi interessi; ciò è a sapersi onde, per qualunque caso, non si confondano le une coll'altra. — La Società Belga, assuntrice della vasta impresa dei *tramways* sul Bresciano, la esercita con capitali propri, e per proprio esclusivo conto.

Sabato scorso giunsero, e furono portate sulla via Brescia-Orzinovi le ruotaie, che vennero collocate immediatamente sulla linea per ben due chilometri. Una folla di operaj, sorveglianti, ispettori, tutti delle nostre provincie, attendono ai lavori, che alacremente procedono, sia negli scavi, sia nell'armamento della strada; della quale sollecitudine va data lode alla Società, che ha il merito d'impiegare e dar pane a tanta gente. Questa mattina si è però constatato che la superficie del suolo di detta strada era gelata per la profondità di due o tre centimetri; il che rende più pesante e lungo il lavoro.

Se però dura il buon tempo, i lavori potranno continuare sollecitamente come si sono cominciati; ed i *tramways* così saranno presto un fatto compiuto anche per la nostra provincia.

Tramway Leynì-Rivarolo-Cuorgnè. — Scrivono da Castellamonte alla *Gazz. del Pop.* del 12:

Questo Consiglio comunale ha, con lodevole deliberazione, votato il concorso domandato dal cav. Bozino per la costruzione di un *tramway* da Torino per Leynì a Rivarolo, con protendimento fino a Castellamonte.

Il cav. Bozino, rappresentante della Società che già costrusse la linea Vercelli-Gattinara, si propone di costruire questo nuovo *tramway* con materiale identico alla precitata linea.

Contemporaneamente altra Società ha inoltrato domanda per la concessione di un *tramway* tra Rivarolo-Valperga-Cuorgnè.

Tutte qnests linee di *tramways* verrebbero a far centro a Rivarolo, ove, convenientemente allacciate fra loro, renderebbero possibile un servizio diretto fra Torino ed i Comuni del Canavese.

Notizie Ferroviarie Estere

Tunnel del Moncenisio. — La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha fatto cominciare nel 1879 la costruzione di un nuovo sotterraneo nella traversata del Replat, coll'intendimento di sopprimere una parte del binario costruito a cielo scoperto nel fianco della montagna, prima di entrare nella grande galleria attuate, al di sopra della Stazione internazionale di Modane.

Fu necessità abbandonare questo percorso, stante lo scoscendimento continuo del terreno.

Il nuovo tunnel misura la lunghezza totale di 1583 m.; avrà l'entrata a 1000 m. circa dalla testata attuale del gran tunnel del Fréjus per raccordarsi poi a questo a 600 m. nella montagna.

Questa nuova deviazione, di cui la Compagnia suddetta sostiene intera la spesa, costerà più di tre milioni.

I lavori furono aggiudicati al sig. Maurel, imprenditore di Parigi, che li fa eseguire dai signori F.lli Christillin, di Saint-Jean de Maurienne.

Il traforo si fa con macchina perforatrice ad aria compressa.

L'avanzamento in piccola sezione oltrepassa già 900 m., e tutto fa sperare che il nuovo sotterraneo potrà esser terminato in meno di un anno, spiegandovi gl'imprenditori la massima attività.

Dal principio dei lavori, si contano però sette od otto accidenti abbastanza gravi, nei quali 5 operaj perdettero la vita Queste sventure sono quasi sempre la conseguenza d'imprudenze commesse dalle vittime.

Ferrovia del Sempione. — La 23ª Commissione d'iniziativa parlamentare francese ha preso in considerazione la proposta di legge relativa al traforo del Sempione, e nominò il sig. Loubet relatore. Nondimeno essa fu d'avviso che gli studii relativi al traforo del Monte Bianco dovessero esser condotti contemporaneamente a quelli del Sempione.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera un progetto di legge tendente ad assicurere l'esercizio provvisorio di 10 linee ferroviarie di recente costruite dallo Stato, ed ora compiute e rappresentanti un complesso di 366 chil.

Il progetto non indica il modo di esercizio; ma il Ministro fece conoscere alla Commissione i mezzi che adotterebbe per assicurare codesto esercizio. Egli manifestò l'intenzione di dare 5 di queste linee alla rete dello Stato, 2 alla Compagnia dell'Est, e 3 alla Compagnia dell'Ovest. Sarebbero così divisi: 171 chil. allo Stato, 91 all'Ovest, e 104 all'Est.

La Commissione delle ferrovie approvò il detto progetto di legge.

— La Commissione incaricata di regolare le relazioni dei fuochisti e dei meccanici con le Compagnie delle strade ferrate ha approvato il rapporto di Margue, presentato all'Ufficio della Camera. Questo rapporto conchiude coll'istituzione di un tribunale arbitrale, presieduto dal giudice di pace, per giudicare le contestazioni tra fochisti, meccanici e le Compagnie, fino a 1500 franchi in ultima istanza, e al di là con appello dinanzi al tribunale di commercio. Il contratto d'affitto fra le Compagnie e i loro agenti è assimilato ad un contratto a durata determinata, permettendo una domanda di danni e interessi in caso di rottura per motivo non giustificato da ambe le parti.

Ferrovia Goletta-Tunisi. — La *Libertà*, del 9, scrive:

Abbiamo appreso con vero piacere che la ferrovia Goletta-Tunisi, dacchè è in mano della Compagnia Rubattino, ha preso un notevole incremento, essendosi organizzato il trasporto delle merci, per lo innanzi del tutto trascurato. Quel trasporto, che progredisce ogni giorno maggiormente, sarà una preziosa risorsa per la piccola linea italiana della Tunisia.

Ferrovie russe. — Lo *Standard* ha da Berlino, 10: La ferrovia Varsavia-Vienna, la sola linea russa che avesse il binario uguale a quello delle altre ferrovie, viene adesso provvista di un binario uguale a quello di tutto l'Impero russo. Questo fatto rende compieta la separazione tra le ferrovie russe e quelle del resto d'Europa.

— Parlasi di costruire una ferrovia sul ghiaccio, tra Cronstadt ed Oranienbaum, principalmente pel trasporto delle merci. Siccome la Compagnia del Baltico offre all'uopo tutto il suo materiale ruotabile, così il raccordamento potrà essere in breve compiuto.

Nondimeno i lavori non si cominceranno prima che l'Impresa non abbia la certezza di trasportare almeno tre milioni di *pouds* di merci. Avuta tale certezza, ed appena il ghiaccio sia abbastanza solido, si poseranno le rotaie, e tutto il lavoro non durerà che otto giorni.

Ferrovie americane. — Da qualche tempo si tratta seriamente a Nuova York (dice la *Revue industriellle*) di costruire una ferrovia *metropolitana*, che farà concorrenza alla ferrovia *aerea*, il cui successo va ogni giorno crescendo. I nomi delle persone che si trovano attualmente alla testa dell'impresa, sia come direttori, sia come consiglieri; autorizzano a credere che il progetto sarà pienamente realizzato. Il tracciato adottato parte da South-Ferry, segue il lato nord della Batteria sino a Broadway e Bowling Green, e di là, sotto l'Union-square, sino alla 42ª strada, passando sotto Modison-square ed avenue-Madison.

La costruzione di questa ferrovia presenta un interesse particolare dal duplice punto di vista della costruzione e dell'esercizio. I due binarii saranno posti in tunnel distinti, di m. 4.50 di altezza su 4 di larghezza, costrutti l'uno accosto all'altro nel mezzo di Broadway, al di sotto dei conduttori dell'acqua e del gas.

La sezione circolare, adottata nella costruzione per la maggior lunghezza del percorso, sarà sostituita da un tavolato metallico, sostenente il soffitto allorchè sarà necessario di accostarsi al livello del suolo. Le Stazioni saranno installate sotto i marciapiedi. L'uso del cemento idraulico e di uno strato d'asfalto preserveranno i tunnels dall'umidità, mantenendoli perfettamente asciutti.

La grande difficoltà, che si presenta quivi come in tutti gli esercizii di ferrovie sotterrranee, si riferisce alla ventilazione. Non è la prima volta che si studia tale problema; considerevoli somme furono spese a Londra, senza poter giungere ad una soluzione soddisfacente; e le persone che viaggiarono sulla *metropolitana* di questa città sanno per esperienza che l'atmosfera è lungi dall'essere ben respirabile, ad onta di tutti gli esperimenti fatti per migliorare, da questo punto di vista, la situazione dei viaggiatori.

Tale problema è tanto più importante a Nuova York, ove la ferrovia aerea possiede la incontestabile superiorità della circolazione in piena luce ed all'aria aperta. D'altra parte, è vero che sulla ferrovia sotterranea non c'è da temere per il peso delle macchine e per la lunghezza dei treni, il che permette d'aumentare la velocità e di sviluppare il traffico.

Ad ogni modo, gli Americani avrebbero torto d'inquietarsi di soverchio per la ventilazione del tunnel metropolitano. Il problema del trasporto della forza motrice mediante la elettricità è oggidì abbastanza avanzato, perchè sia permesso di antivedere il giorno in cui le macchine magneto-elettriche sostituiranno le locomotive nell'esercizio delle ferrovie sotterranee.

Ferrovia dell'Argentina. — Scrivono da Buenos Ayres, 7 nov., al *Commercio* di Genova:

Nelle provincie mediterranee si svolgono con rapidità varie industrie, quella degli zuccheri e quella dei vini principalmente. E tali industrie avranno eccitamento e conforto dalle prolungate ferrovie, a cui il Governo del generale Roca (nuovo presidente della Repubblica Argentina) consacra le sue maggiori cure.

Infatti, i lavori della linea Andina, da Villa Mercedes a Mendoza, sono stati incominciati con lena; od egualmente i lavori della linea Tucuman-Jujuy, alla quale terrà seguito il tronco a Santiago dell'Estero. Dicasi altrettanto della ferrovia dell'Est.

Ferrovie del Messico. — Si ha da Messico, che il conte Telfener, l'impresario delle grandi linee Trans-Andina, Rosario-Cordoba-Tucuman nella Repubblica Argentina, ottenne dal Governo del Texas la concessione di una linea traversante tutto questo Stato, la quale non sarà se non una parte d'una nuova linea importantissima, destinata a congiungere direttamente Nuova York colla città di Messico. La Compagnia formata a tale scopo dal conte Telfener ha preso il nome di *New-York*, *Texas*, *and Mexico Railroad Company*.

D'altra parte, scrivono alla *Kölnische Zeitung*, che 20,000 operaj stanno lavorando per la costruzione di ferrovie nella Repubblica: la sola Centrale ne occupa 7,000.

Inoltre, non si pensa soltanto alla costruzione delle grandi linee, ma altresì a quella delle ferrovie a sezione ridotta, alle ferrovie economiche.

A tale scopo, gli Americani hanno creato la *Mexico National Construction Company*, la quale si è procurato, per le linee che si propone di costruire, un sussidio dallo Stato di 11,000 dollari per miglio, cioè 55,000 franchi per 1,600 metri. Sei linee erano già costruite o in via di costruzione alla fine dello scorso giugno, bastando a tutto il sussidio governativo. Il generale Palmer, che conosce a fondo il paese, non esita a calcolare al 20 0[0 *netto* il reddito delle nuove linee economiche.

Il capitale di questa Compagnia è di 5 milioni di dollari in azioni da 100 dollari. La Compagnia può creare delle filiali, avendo però la preferenza nella costruzione mediante 20,000 dollari di obbligazioni e 20,000 di azioni per miglio, più tutti i sussidii.

Il prodotto della sottoscrizione (4,000,000 di dollari) è consacrato alla costruzione della prima sezione della *Mexico-National-Railway*, che va da Messico verso l'interno nella direzione del Nord.

In un dato momento, non peranco stabilito, questa Compagnia si propone di aprire un grande prestito di 10 milioni di dollari, per sottoscrizione pubblica, che le permetterà di estendere la sua rete, da una parte sino alla frontiera degli Stati Uniti, dall'altra sino al Pacifico.

Notizie Diverse

Opere edilizie in Roma. — La relazione della Commissione sul bilancio preventivo del Comune di Roma pel 1881 si chiude colle seguenti considerazioni:

Essa crede indispensabile che, per la trasformazione progressiva della città, vengano *a priori* tracciate alcune grandi linee, per le quali si sappia dove si vuole o si deve arrivare, ed in qual modo e tempo si vuole raggiungere questo scopo.

Compiacendosi di quanto si è fatto dal 1870 ad oggi, e convenendo che molto resta ancora a farsi, nota come si sia provveduto a convenienti alloggi per 78 mila nuovi abitanti, senza creare quelle situazioni che disturbano la regolare funzione del capitale.

Intanto sarà determinato in modo sicuro il piano regolatore, e potranno esser migliorate alcune parti della città con un riordinamento alquanto radicale. La scelta però e la preferenza delle opere da farsi deve formare soggetto di categoriche proposte dell'Amministrazione e di voti del Consiglio.

Il primo lavoro, a parere della Commissione, dev'essere la sistemazione delle fognature; quindi quello dei piani stradali. L'assistenza pubblica dovrebbe essere rappresentata in alcuni edificii, ove si trovi tutto ciò che la città deve ai suoi amministrati; e le scuole potrebbero costruirsi secondo il desiderato della scienza, con tutti quegli accessorii che le rendono più igieniche e meglio rispondenti allo scopo.

Molte cose di pubblica utilità, aggiunge la relazione, mancano in Roma; e quando queste si avessero, l'igiene sarebbe molto migliorata.

La Commissione rivolge le sue cure attorno a queste spese; e non credendo possibile la loro attuazione simultanea, propone al Consiglio il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale di Roma invita la Giunta a presentare un progetto generale di opere edilizie comunali, indicandone l'importo approssimativo; a quali opere vorrebbe dare la preferenza, e come intenderebbe ripartirne l'esecuzione e la spesa nei futuri esercizii, col progetto finanziario relativo.

« Esprime poi il desiderio che quanto prima venga presentato un elenco di tutti i lavori non eseguiti e di quelli nuovamente stanziati, coll'indicazione specifica del tempo nel quale l'Amministrazione intende eseguirli; e che le proposte per nuove opere indichino in quale tempo l'Amministrazione s'impegna di farle porre in esecuzione ».

Bonifiche. — La Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge sulle bonifiche s'è riunita sabbato, ed intraprendendo la discussione generale, ha trattato della grave questione sulla obbligatorietà delle opere bisognevoli.

Secondo alcuni commissarii, i proprietarii dovrebbero essere obbligati a bonificare a loro spese i terreni paludosi; secondo altri, e con più equo criterio giuridico, il privato non può, nè deve opporsi ai lavori di bonifica, che si stimano necessarii nell'interesse generale, ma non lo si può, nè lo si deve obbligare a fare cotesti lavori a proprie spese, bensì a cedere, contro pagamento, le sue terre allo Stato od al Consorzio.

S'è pure accennato alla questione economica ed all'onere che peserà sul bilancio dello Stato; ma la deliberazione su questa questione deve dipendere dalla deliberazione che sarà adottata sulla gravissima questione della obbligatorietà.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 7 ottobre scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), all'elenco delle strade provinciali della provincia di Roma è aggiunta quella denominata *Corneta*, che dalla provinciale *Casalina*, entro il Comune di Ceprano, e percorrendo il Comune stesso, termina nel piazzale della Stazione ferroviaria omonima.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 6 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma, col titolo di *Società delle Ferriere Italiane*, collo scopo di acquistare e coltivare miniere di ferro e di combustibili, acquistare ed esercire forni ed opificii ecc., col capitale nominale di 4 milioni di lire, divisi in 16,000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Le miniere dell'Elba. — Leggesi nel *Diritto*:

La questione riguardante la sistemazione delle miniere dell'isola dell'Elba, allorquando col 31 giugno 1881 cesserà l'appalto attuale, non è ancora definitivamente risoluta. Intanto, urgendo di prendere con sollecitudine un qualche provvedimento, ci si assicura che il Ministero delle finanze pubblicherà quanto prima gli avvisi per un nuovo appalto provvisorio, col quale sarà limitata l'escavazione fino all'epoca in cui verrà deliberato l'appalto definitivo.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Cori (provincia di Roma), ed il 6 in San Romano (prov. di Firenze) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Linee telefoniche in Svizzera. — Con ordinanza 29 novembre p. p., il Consiglio federale ha stabilito che tutte le località ancora sprovviste di Ufficii telegrafici ponno congiungersi alla rete telegrafica, mediante linee telefoniche di raccordamento.

A tale scopo, le Comuni, i Consorzii ed i privati, che desiderano di avere in una data località un Ufficio telefonico in congiunzione colla linea telegrafica, devono pagare metà della spesa occorrente per l'impianto della linea, e ciò per una volta tanto; inoltre devono fornire il locale e la persona che funzioni da telegrafista: quest'ultima riceverà, a titolo di provvisione, un indennizzo di

25 centesimi per ogni telegramma. Per contro, l'Amministrazione dei telegrafi si incarica di costruire e mantenere le linee telefoniche, di somministrare e mantenere gli apparati, non che i formulari necessarii.

Il servizio telefonico è equiparato al servizio telegrafico, ed è, quanto quest'ultimo, sicuro ed esatto, ma più facile ed alla portata di qualsiasi individuo, che sappia leggere e scrivere.

Esposizione internazionale d'elettricità. — Leggiamo nel *Temps*, del 7:

Stamane ebbe luogo, alle ore 9 e mezzo, presso il Ministero delle poste e telegrafi, la prima adunanza della Commissione formata dal Governo per la direzione dell'Esposizione internazionale d'elettricità e del Congresso d'elettricisti, che si terrà nel 1881 in Parigi nel Palazzo dell'industria.

Questa Commissione, composta di circa 70 membri, scelti tra i senatori, i deputati, gli scienzati e pubblicisti, era presieduta dal Cochery, ministro delle poste e telegrafi. Essa ha consacrata la sua prima seduta nel discutere il regolamento, stato proposto dal signor Berger, commissario generale, e che venne finalmente approvato colla riserva di alcune leggiere modificazioni.

L'Esposizione si aprirà il 1° agosto, e sarà chiusa il 15 novembre 1881. Essa avrà una sovvenzione dal Governo con una somma che verrà in breve chiesta alle Camere. Se questa somma fosse insufficiente, verrà provveduto con fondi provenienti da una sottoscrizione di garanzia. Il fondo di garanzia, valutato 500,000 franchi, è già fatto, ed anche al di là, con delle sottoscrizioni di quote di 10,000 franchi.

Se c'è, come è permesso sperare, eccedenza delle entrate sulle spese, le sottoscrizioni riceveranno un semplice interesse del 4 0[0, ed il rimanente verrà dalla Commissione destinato ad opere scientifiche d'interesse pubblico.

Oltre la Commissione generale, verrà formato un Comitato tecnico ed un Comitato finanziario per sorvegliare l'esecuzione e le spese.

Gli espositori stranieri saranno rappresentati, nei loro rapporti col Commissariato generale, da commissarii speciali per ciascuna nazione.

L'Esposizione, nella quale gli espositori non dovranno pagare qualsiasi somma pel terreno occupato, ma solamente far fronte alle spese della loro installazione particolare, sarà aperta a tutti gli oggetti che entrano nel vasto dominio delle applicazioni dell'elettricità.

Le classi principali saranno: la telegrafia, la telefonia, la produzione e la distribuzione della luce, i fari e segnali, i motori elettrici applicati all'industria ed alle ferrovie, i fili e cordoni, la galvano-plastica ed il trasporto dai metalli, le applicazioni alle belle arti ed usi domestici. Una collezione litografica ed un museo storico delle applicazioni dell'elettricità completeranno questa Esposizione.

Canale di Panama — Dai giornali francesi rileviamo che, alla data del 10 corr., la Compagnia del Canale di Panama ha ricevuto 1,150.000 sottoscrizioni circa, di cui 375,005 provenienti da portatori di valori di Suez sono irriducibili. Restano dunque solamente 215,000 da attribuirsi alle altre 775,000 sottoscrizioni. A questa cifra bisogna aggiungere le domande contenute in lettere non ancora disigillate, e le sottoscrizioni dell'America del Nord. Come vedesi, il successo ha oltrepassato tutte le previsioni.

— Lo *Standard* ha poi da Nuova York, 10;

Il *New-York Times* annunzia, non però ufficialmente, che a Nuova-York sono già sottoscritte le azioni pel Canale di Panama per una somma di 8,000,000 di dollarl, ed a San Erancisco un milione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii non ebbero, nella scorsa settimana, migliore la sorte che toccò agli altri valori; epperò le Azioni della Società delle ferrovie Meridionali, salite a 465, scesero a 453; le Obbligazioni relative a 275.90; i Boni a 555.

Le Sarde, della serie A, trattate a 278; le altre, della serie B, a 282; le nuove, 275; le Meridionali austriache si aggirarono sul 285.50; le Palermo-Trapani nominali a 281, prima emissione; le Azioni Ferrovie Romane a 154.

CONVOCAZIONI

Società per la coltivazione delle miniere di Montevecchio. — Gli azionisti sono convocati pel giorno 30 corr. in Roma (via del Corso, 337), per la presentazione del bilancio 1879-1880, per la relazione del gerente e dei revisori dei conti della campagna 1879-80, e per la nomina della Commissione dei conti della campagna 1880-81.

Avvisi d'Asta

Il 22 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale detta di Matera, compreso fra la Porta di Atella ed il Passo di Gaudiano, della lunghezza di m. 11,182.90, per la presunta annua somma di L. 27,550. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 25,000 sbarre in acciaio per canne da fucile (mod. 1870), in diminuzione dell'importo di L. 70,000, ribassato del 2.15 0[0 nel precedente incanto. Consegna entro 160 giorni in 5 rate: di 5000 la prima entro 40 giorni. e delle altre 5000 di 30 in 30 giorni successivi. Le condizioni d'asta sono le stesse del primitivo incanto.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria, con strada d'accesso, sull'altura di Valdilochi presso Spezia. per il presunto importo di L. 340,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 34,000 in contanti o rendita D. P

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione dei Regi Lagni di Terra di Lavoro, per la presunta annua somma di L. 36,695; nonchè dell'affitto quadriennale dei Reali Molini di Sant'Antonio a Corditello, per l'annua somma di L. 27,440. Manutenzione dal giorno della consegna a tutto dicembre 1884. Deposito interinale lire 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera pel 1° lotto, e ad un semestre del canone deliberato pel 2° lotto, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una caserma per alloggiamento di una Compagnia Alpina a Pieve di Cadore, in diminuzione dell'importo di L. 73,289.96, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 6000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000, idem.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della triennale manutenzione delle palafitte esistenti lungo il porto-canale Corsini, per la complessiva somma di L. 191,068.47. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto dicembre 1883. Deposito interinale L. 2600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 27 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Piacenza a Genova per Bobbio, compreso fra la borgata di Rivergaro ed il confine della provincia di Pavia, della lunghezza di m. 23,055, per la presunta annua somma di lire 21,860. Manutenzione dal 1° aprile 1881 a tutto marzo 1890. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale sovraindicata, compreso fra Piacenza e la Borgata di Rivergaro, della lunghezza di m. 17,722, per la presunta annua somma di L. 12,850. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Silana, compreso fra Cosenza ed il ponte sul Camigliatello, della lunghezza di m. 37,300, per la presunta annua somma di lire 16,590. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva, come sopra.

— Il 3 gennaio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Castelsardo ad Ozieri, compreso fra Martis ed Ozieri, della lunghezza di m. 35,260, per la presunta annua somma di lire 13,380. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Provincia di Catanzaro la costruzione della travata metallica sul fiume Ancinale.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

E DI MACCHINE PER COMPRIMERE FORAGGI

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **21,500** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **1,978,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **260,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, e rame da rifondere. Quantità diverse.

Essa pone in vendita inoltre delle

MACCHINE PRESSE-LEDUC COMPLETE PER COMPRIMERE FORAGGI

ridotte a nuovo e che sono depositate nelle Stazioni di TORINO (P. N.); MILANO (Scalo Merci); REGGIO EMILIA e VERONA (P. V.).

I materiali e le macchine suddetti possono essere visitati nei Magazzini o nelle Stazioni ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 gennaio 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' ag-

giudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e REGGIO EMILIA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 12 dicembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

INCANTO PER LA COSTRUZIONE DI MURI A SECCO

SULLA LINEA ROMA-ORTE

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla costruzione di metri linear 10,000 di muri a secco, per la chiusura di diversi tratti di via compresi fra le Stazioni di STIMIGLIANO e BORGHETTO, sulla linea Roma-Orte, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 3 dicembre 1880 al N. 6187 al quale è unito un disegno, sarà ostensibile, a partire dal dì 8 corrente, nell'Ufficio dell'Ingegnere-Capo della 3ª Sezione del Mantenimento, situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, o presso il Gestore della Cassa in Roma, una cauzione provvisoria di L. 500 in denaro, ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al Portatore, od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, secondo la modula trascritta in fine del Capitolato registrato, con la indicazione del prezzo offerto dal concorrente, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 22 dicembre.

La busta contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di muri a secco fra Roma ed Orte.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di sceglierè fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il prezzo minore, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 6 dicembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XIII. Mercoledì 22 Dicembre 1880. N.° 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanze

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Anno XIV

Col 1° gennaio 1881 il *Monitore* entra nel XIV anno di vita.

Fermo nel suo antico programma, che gli valse finora la benevolenza de' suoi abbonati e lettori, crede inutile diffondersi in nuove promesse, bastandogli questa sola, ch'esso non verrà mai meno ai propri impegni, e raddoppierà di cure per meritarsi sempre più quella stima e quel favore del pubblico, ch'ebbe ed avrà sempre in mira.

Affatto estraneo alle irritanti lotte della politica, alieno da qualunque polemica personale, non meno che dalle adulazioni verso chicchessia, continuerà ad occuparsi unicamente dei veri interessi materiali della nazione, aprendogli particolarmente un vasto campo di studio e di lavoro i grandi progetti in corso per le costruzioni ferroviarie. Continuerà a riferire documenti ufficiali e fatti positivi, ed a raccogliere notizie bene appurate, seguendo con amore lo sviluppo delle industrie e delle arti più utili, così nel nostro paese, come presso le nazioni più civili ed operose.

Spera così di poter continuare il suo cammino, sorretto anche nel nuovo anno dal costante appoggio de' suoi fidi abbonati e lettori.

I nostri benevoli associati che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

MODIFICAZIONI ALLA LEGGE FERROVIARIA del 1879.

Come abbiamo promesso, diamo il testo del progetto di legge per modificazioni alla legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno, approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 12 corr., e presentato poi al Senato, presso cui trovasi pendente:

Art. 1. Per la costruzione delle linee complementari del regno sono adottate le seguenti modificazioni alla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Art. 2. Le rate di concorso degli enti morali interessati nella costruzione delle linee, di cui nella predetta legge potranno essere provvisoriamente fissate, anche per tronchi di linee, sulla base dei progetti di massima della linea intera, salvo le rettificazioni occorrenti in base ai progetti definitivi ed alle liquidazioni finali.

Art. 3. È data facoltà al Governo di ricevere dagli enti morali interessati anticipazioni, sia per una linea intera, sia per uno o più tronchi della medesima, i quali si colleghino con linee già in esercizio, o la cui costruzione sia assicurata per legge; fermo restando il disposto dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879.

Art. 4. Le sovvenzioni che il Governo ha facoltà di accordare colle concessioni di ferrovie pubbliche, ai termini dell'art. 12 della legge predetta, saranno estese a qualsivoglia sistema di costruzione delle ferrovie stesse, qualunque sia la larghezza del binario.

Art. 5. La facoltà concessa al Governo dall'art. 18 della ripetuta legge è estesa alle linee da costruirsi con

qualsiasi sistema economico, qualunque sia la larghezza del binario.

Il concorso a carico dello Stato è sempre nelle proporzioni indicate nell'articolo 11 della legge predetta. L'esercizio delle linee, di cui al detto articolo, s'intenderà fatto a rischio e pericolo dei concessionarii, esclusa così ogni qualsiasi compartecipazione dello Stato, tanto negli utili, quanto nei rischi e nelle spese di esercizio delle linee medesime.

Art. 6. La facoltà concessa al Governo dall'art. 17 della legge 29 luglio 1879 è estesa alle linee contemplate nell'art. 2 della legge medesima, ferme rimanendo le condizioni dello stesso articolo e l'obbligo di sottoporre gli atti di concessione all'approvazione del Parlamento.

Art. 7. Le disposizioni della legge del 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª), sono applicabili ai Consorzii che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879.

Invece ai Consorzii che si costituiscono per le ferrovie di cui all'art. 10 di detta legge, sono applicabili le norme dell'art. 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Art. 8. Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), è approvata l'unita tabella *A* pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse o delle quali potrà esser fatta la concessione ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta.

Art. 9. È data facoltà all'Amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle Imprese di eseguire i lavori delle ferrovie comprese nella ripetuta legge, senza pagamento di interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

È egualmente fatta facoltà all'Amministrazione, per le linee i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882, di provvedere colle medesime condizioni allo intraprendimento dei lavori con anticipazione anche di un triennio.

Art. 10. Per la costruzione delle linee di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879, potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche, che siano riconosciute opportune ad agevolarne l'esecuzione. Per la linea da Termoli a Campobasso potrà essere adottato un tipo economico, sempre però a sezione ordinaria; ed in tal caso il Governo, mediante Convenzione da approvarsi per legge, stabilirà la misura della sovvenzione chilometrica da corrispondere alla Società concessionaria.

In quella Convenzione potrà il Governo comprendere nella rete concessa alla Società delle Ferrovie Meridionali il tronco da Rieti a Terni.

Art. 11. I contratti ed i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge del 29 luglio 1879, n. 5002, saranno fatti dal Ministero dei lavori pubblici colle norme di cui all'art. 10 della legge dell'8 luglio 1878, n. 4438.

Art. 12. L'art. 23 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, è abrogato e sostituito dal seguente:

« Art. 23. Alle ferrovie, che saranno concesse in virtù « della presente legge, saranno applicate le esenzioni e « le disposizioni degli art. 5 e 6 della legge sopra citata « 29 giugno 1873 ».

Art. 13. Restano ferme ed in pieno vigore tutte le disposizioni della legge 29 luglio 1879 suddetta, in quanto non siano modificate colla presente legge.

Tabella A — Riparto delle spese, ordine e tempo presunti per la costruzione delle linee della prima categoria.

(*12 anni per l'apertura all'esercizio; 15 anni per la ultimazione dei lavori e delle liquidazioni*).

Numero d'ordine	DESIGNAZIONE DELLE LINEE	COSTO delle linee	DURATA DELLA COSTRUZIONE														
			1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
1	Novara al confine svizzero presso Pino	20,000,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	3,000,000	1,000,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	Roma alla linea Solmona-Aquila	56,400,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	6,000,000	6,690,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	4,000,000	2,400,000	2,000,000	2,000,000	»	»	»
3	Parma-Spezia con diramazione a Sarzana	46,000,000	3,500,000	4,000,000	5,000,000	5,000.000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	6,000,000	2,500,000	2,000,000	2,000,000	»	»	»	»
4	Paenza-Pontassieve	40,000,000	1,500,000	2,000,000	3,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,500,000	4,000,000	2,500,000	2,500,000	»	»	»
5	Terni-Rieti-Aquila	31,000,000	»	500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2.500.000	1,500,000	»
6	Campobasso-Benevento	25,000,000	500,000	500,000	1,500,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,000,000	2,000,000	1,000,000	500,000	»	»
7	Codola-Nocera	600,000	600,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	Reggio-Calabria-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e dal Castrocucco alla linea Eboli-Saerno pel Cilento	211,000,000	3,500,000	4,000,000	5,000,000	10,000,000	12,000,000	14,000,000	14,000,000	15,000,000	20,000,000	25,000,000	26,500,000	26,500,000	19,000,000	8,500,000	8,000,000
	Totale	430,000,000	19,600.000	21,000,000	28,000,000	32,000,000	33,000,000	35,000,000	36,000,000	37,000,000	37,000,000	38,400,000	38,000,000	35,000,000	28,000,000	10,000,000	8,000,000

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
per l'anno 1878

Come promettemmo nel nostro numero del 27 ottobre scorso, diamo oggi ai nostri lettori alcune generali indicazioni su questa Statistica, pubblicata non ha guari dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, e che fa seguito a quelle del 1877 e del 1876, date in luce dall'Amministrazione medesima per continuare la serie intrapresa dalla cessata Società ferroviaria, e di cui noi ci siamo sempre occupati con vivo interesse, benchè si tratti sempre di una rassegna retrospettiva (*).

1. La Statistica del 1878, come le precedenti, consta di 13 tabelle numeriche, cioè: I. Prodotti e spese per linea ed in complesso — II. Prodotti e spese per linea e per chilometro in esercizio — III. Introiti effettuati per linea e per chilometro in esercizio e percorso — IV. Spese fatte per linea e per chilometro in esercizio e percorso — V. Viaggiatori — VI. Movimento dei viaggiatori da linea a linea — VII. Trasporti a Grande Velocità — VIII. Movimento dei bagagli, delle derrate e delle merci a Grande Velocità da linea a linea, compresi i trasporti per conto del Governo — IX. Trasporti a Piccola Velocità — X. Movimento delle merci a Piccola Velocità da linea a linea, compresi i trasporti per conto del Governo — XI. Prospetto per Stazione del movimento delle merci a Grande Velocità per categoria, compresi i trasporti per conto del Governo — XII. Prospetto per Stazione del movimento delle merci a Piccola Velocità, compresi i trasporti per conto del Governo — XIII. Movimento delle Stazioni e confronto fra gl'introiti e le spese delle medesime.

Le linee in esercizio nel 1878 ascendevano a 50, essendosi aggiunta alle 49 del 1877 la linea da Treviglio a Rovato, apertasi il 5 marzo.

2. Dalla prima delle suddette tabelle rilevasi che il totale degli *Introiti* per le linee in esercizio (esclusa la navigazione lacuale) ascese a L. 97,452,711, mentre nel 1877 non fu che di L. 95,972,972; per cui, confrontati gli aumenti (L. 3,348,525) e le diminuzioni (L. 1,868,786) parziali delle diverse linee, ne risulta l'aumento totale di L. 1,479,739. Nel 1877, tale aumento ascendeva a sole L. 720,762 in confronto del 1876, calcolati gli aumenti (L. 1,746,088) e le diminuzioni (1,025,326) parziali delle linee in esercizio nel detto anno.

I maggiori introiti del 1878 si notano sulle linee seguenti: Torino-Genova, L. 13,769,046, cioè L. 230,892 *in più* del 1877 — Toscano-Liguri, L. 12,624,529, cioè L. 285,448 *in più* del 1877 (ed è questo il maggior aumento di prodotto dell'esercizio, non tenendosi conto delle L. 877,668 introitate sulla nuova linea Treviglio-Rovato, apertasi nell'anno) — Peschiera-Venezia, L. 6,667,676, cioè L. 540,032 *in meno* del 1877 — Piacenza-Bologna, lire 6,250,116, cioè L. 23,902 *in più* del 1877 — Milano-Peschiera, L. 5,621,579, cioè L 980,010 *in meno* del 1877 (ed è questa la maggiore diminuzione di prodotto dell'esercizio) — Torino-Ticino, L. 4,852,674, cioè lire 187,242 *in più* del 1877 — Novi-Alessandria-Piacenza, L. 3,940,468, cioè L. 135,280 *in più* del 1877 — Mestre-Cormons, L. 3,421,388, cioè L. 85,327 *in meno* del 1877 — Bologna-Pistoia, L. 3,120,828, cioè L. 48,615 *in meno* del 1877 — Milano-Piacenza, L. 2,772,275, cioè L. 20,272 *in meno* del 1877 — Alessandria-Arona, L. 2,362,548, cioè L. 95,545 *in più* del 1877 — Torino-Cuneo-Saluzzo, L. 2,127,959, cioè L. 59,539 *in meno* del 1877.

Le altre cifre d'introito sono tutte inferiori; ed il minor prodotto si ebbe sulla linea Palazzolo-Paratico, con lire 64,182, cioè L. 15,042 *in meno* del 1877.

3. Il totale delle *Spese* nel 1878 risulta in L. 56,606,689, mentre nel 1877 ascendeva a L. 57,793,342; per cui, confrontati gli aumenti (L. 834,005) e le diminuzioni (L. 2,021,318) parziali delle diverse linee, ne risulta la diminuzione totale di L. 1,187,253.

Le spese maggiori si ebbero sulle linee seguenti: Toscano-Liguri, L. 8,374,169, cioè L. 15,541 *in meno* del 1877 — Torino-Genova, L. 7,010,222, cioè L. 346,203 *in meno* del 1877 — Peschiera-Venezia, L. 3,315,502, cioè L. 50,855 *in meno* del 1877 — Piacenza-Bologna, L. 3,013,850, cioè L. 60,817 *in più* del 1877 — Milano-Peschiera, L. 2,674,745, cioè L. 260,865 *in meno* del 1877 — Torino-Ticino, L. 2,205,982, cioè L. 103,869 *in meno* del 1877 — Bologna-Pistoia, L. 2,097,397, cioè L. 60,817 *in più* del 1877.

Le altre cifre di spesa sono tutte inferiori; e la spesa minore si ebbe sulla linea Palazzolo-Paratico, con L 63,537, cioè L. 423 *in meno* del 1877 — Il maggiore aumento di spesa si ebbe poi sulla linea Dossobuono-Legnago, con L. 281,386, cioè L. 164,028 *in più* del 1877; e la maggiore diminuzione si ebbe sulla detta linea Palazzolo-Paratico. Tra gli aumenti di spesa figurano pure L. 315,318 per la nuova linea Treviglio-Rovato aperta nell'anno.

4. La cifra totale degli *Introiti netti* risulta quindi di L. 40,846,622, mentre nel 1877 ascendeva a sole lire 38,179,630; e quindi l'aumento totale di L. 2,666,092, calcolati gli aumenti (L. 4,200,511) e le diminuzioni (L. 1,542,519) parziali delle diverse linee in esercizio.

I maggiori introiti netti si ebbero sulle linee seguenti: Torino-Genova, L. 6,758,794, cioè L. 577,005 *in più* del 1877 (ed è questo il maggior aumento di prodotto netto) — Toscano-Liguri, L. 4,250,360, cioè L. 300,090 *in più* del 1877 — Peschiera-Venezia, L. 3,352,174, cioè lire 480,177 *in meno* del 1877 — Piacenza-Bologna, lire 3,236,257, cioè L. 36,855 *in meno* del 1877 — Milano-Peschiera, L. 2,946,834, cioè L. 710,145 (ed è questa la maggior diminuzione di prodotto netto) — Torino-Ticino, L. 2,646,692, cioè L. 291,111 *in più* del 1877 — Novi-Alessandria-Piacenza, L. 2,061,917, cioè L. 287,282 *in più* del 1877.

Il minore introito netto si ebbe sulla linea Treviglio-Cremona, con L. 5,146, tutte *in più* del 1877; e tra gli introiti netti figurano pure L. 562,350 per la nuova linea Treviglio-Rovato aperta nell'anno.

5. Dalla seconda tabella rilevasi che nel 1878 la lun-

(*) Vedi *Monitore*, N. 41 e 42 del 1879.

ghezza dei chilometri in esercizio per tutte le suddette linee (esclusa la navigazione lacuale) era di chil. 3531, mentre nel 1877 era di chil. 3487; e che i chilometri percorsi dai treni ascesero in totale a 17,193,703, mentre nel 1877 ascendevano a chil. 16,848,814.

Ora i suddetti *Introiti* del 1878, divisi per chilometro in esercizio, ascendono a L. 27,700, mentre nel 1877 ascendevano a 27,770; e divisi per chil. percorso, ascendono a L. 5,667, mentre nel 1877 ascendevano a L. 5,696.

Le suddette *Spese*, divise egualmente per chilometro in esercizio, ascendono a L. 16,005, mentre nel 1877 ammontavano a L. 16,722; e divise per chil. percorso, ascendono a L. 3,292, mentre nel 1877 ascendevano a L. 3,430.

Il rapporto quindi fra le spese e gl'introiti risulta pel 1878 di L. 58.09, mentre pel 1877 era di L. 60.21, e quindi con una diminuzione di L. 2.12, mentre nel 1877 era in aumento di L. 1.01.

6. La terza e quarta tabella, com'è detto da principio, contengono le cifre parziali degl'introiti e delle spese per linea e per chilometro in esercizio e percorso; e quindi riesce per noi superfluo l'occuparcene.

La quinta tabella, riguardante il movimento dei *Viaggiatori* sulle 50 linee in esercizio (eclusi i convogli speciali e la navigazione lacuale), ci presenta il numero totale di 16,874,145, cioè una diminuzione di 30,514 in confronto del 1877.

Questo numero totale va poi suddiviso: 1ª classe, 539,925 (553,122 nel 1877); 2ª classe, 2,612,736 (2,689,480 nel 1877); 3ª classe, 5,928,015 (6,129,738 nel 1877); a prezzi ridotti, 7,793,469.46 (7,532,349 nel 1877). Quindi la proporzione tra le diverse classi risulta rispettivamente del 3, 16, 35 e 46 0[0, mentre nel 1877 era rispettivamente del 3, 16, 36 e 45 0[0.

Al numero totale dei viaggiatori si devono poi aggiungere 869,450 persone trasportate per conto del Governo, le quali nel 1877 non erano che 799,264; e quindi s'ebbe l'aumento di 70,186.

7. Il maggior movimento dei Viaggiatori si ebbe sulle linee seguenti: Toscano-Liguri, 4,104,456 (3,947,488 nel 1877), colla proporzione del 7, 18, 31, 44 0[0 per le suddette classi, e con 307,012 trasporti governativi (301,501 nel 1877) — Torino-Genova, 1,837,881 (1,955,429 nel 1877), colla proporzione del 4, 17, 35, 44 0[0 per le suddette classi, e con 94,061 trasporti governativi (92,998 nel 1877) — Peschiera-Venezia, 1,447,925 (1,360,341 nel 1877), colla proporzione del 6, 20, 33, 41 0[0, e con 104,595 trasporti governativi (87,333 nel 1877) — Milano-Peschiera, 1,074,928 (927,682 nel 1877), colla proporzione del 5, 22, 38, 35 0[0, e con 89,355 trasporti governativi (91,235 nel 1877) — Le altre cifre sono tutte inferiori.

8. Il prodotto totale del suddetto movimento dei viaggiatori fu nel 1878 di L. 37,726,220, mentre nel 1877 fu di L. 37,863,906; cioè si ebbe la diminuzione di lire 137,686.

Tale prodotto va poi così suddiviso: 1ª classe, lire 5,879,004 (5,797,259 nel 1877); 2ª classe, L. 10,700,747 (10,802,374 nel 1877); 3ª classe, L. 11,153,303 (11,402,249 nel 1877); a prezzi ridotti, L. 9,993,166 (9,863,024 nel 1877). E quindi la proporzione tra le diverse classi risulta rispettivamente del 16, 28, 30, 26 0[0, mentre nel 1877 era del 15, 29, 30 e 26.

I trasporti governativi fruttarono inoltre nel 1878 lire 1,571,572, mentre nel 1877 fruttarono L. 1,429,438; e quindi l'aumento di L. 142,134.

9. Il maggior prodotto del movimento si nota sulle linee seguenti: Toscano-Liguri, L. 5,972,151 (6,047,226 nel 1877), colla proporzione rispettiva del 18, 26, 27, 29 0[0 nelle suddette classi, oltre a L. 245,310 (228,538 nel 1877) per trasporti governativi — Torino-Genova, L. 3,950,041 (3,858,389 nel 1877), colla proporzione del 14, 30, 31, 25 0[0 nelle rispettive classi, oltre a L. 144,315 (137,073 nel 1877) per trasporti governativi — Peschiera-Venezia, L. 2,590,443 (2,819,433 nel 1877), colla proporzione del 18, 26, 27, 29 0[0, oltre a L. 98,425 (83,578 nel 1877) per trasporti governativi — Torino-Ticino, lire 2,333,069 (2,231,440 nel 1877), colla proporzione del 19, 29, 31, 21 0[0, oltre a L. 86,107 (70,573 nel 1877) per trasporti governativi — Milano-Peschiera L. 2,194,830 (2,480,839 nel 1877), colla proporzione del 13, 33, 30, 24 0[0, oltre a L. 88,373 (99,629 nel 1877) per trasporti governativi — Le altre cifre sono tutte inferiori.

10. A compimento dei dati relativi ai Viaggiatori, si nota che la percorrenza media totale di un viaggiatore era calcolata nel 1878 in chil. 36.71 (37.42 nel 1877), con chil. 98.11, 55.27, 36.86, 26.12 per le suddette classi rispettivamente, e chil. 116.77 (118.41 nel 1877) pei trasporti governativi.

Il prodotto medio totale di un viaggiatore era calcolato in L. 2.24 (come nel 1877), con L. 10.89, 4.09, 1.88, 1.28 per le suddette classi rispettivamente, e lire 1.810 (1.788 nel 1877) pei trasporti governativi; ed il prodotto medio totale di un viaggiatore per chil. era calcolato in L. 0.0609 (0.0590 nel 1877), con L. 0.111, 0.074, 0.054, 0.040 per le suddette classi rispettivamente, e L. 0.0155 (0.0151 nel 1877) pei trasporti governativi. —

Della tabella sesta, che tratta del movimento parziale dei viaggiatori da linea a linea, è superflo occuparci; e delle rimanenti ci occuperemo nel prossimo numero.

(*Continua*).

LA SORVEGLIANZA SULLE CALDAIE A VAPORE

Al Consiglio superiore dell'industria e del commercio, riunitosi testè in Roma, è stato presentato per esame un progetto di legge elaborato dal Ministero per la sorveglianza sulle caldaie a vapore.

Era stato incaricato l'ing. Lattes, ispettore delle industrie, di riferire in proposito al detto Consiglio; ed egli, narrate brevemente le vicende subite dai progetti precedentemente studiati sull'argomento, espose come, ad illuminare maggiormente il Consiglio ed a rafforzare l'opportunità del progetto, sarebbero occorse alcune notizie intorno agl'infortunii prodotti dalle esplosioni di caldaie

nelle diverse provincie del Regno; le quali notizie, relative all'ultimo decennio, si stanno tuttora raccogliendo per cura del Ministero dell'interno.

Il relatore fu pertanto d'avviso di chiedere la sospensione sull'esame del progetto in discorso, anche per lasciar tempo al Governo di chiedere intorno al medesimo il parere delle rappresentanze e Società più competenti, quali sono le Camere di commercio, le Deputazioni provinciali e le Associazioni economiche.

Riservandoci a tornar sopra un argomento di così grande importanza economica ed industriale, riproduciamo frattanto il testo del progetto di legge qual'è stato distribuito ai membri del suddetto Consiglio:

Art. 1. L'impianto e l'uso delle caldaie a vapore sono regolati dalle disposizioni della presente legge.

Art. 2. Ogni caldaia nuova o restaurata, prima di essere messa in opera, dovrà essere sottoposta ad una visita e ad una prova di sicurezza, in relazione allo scopo cui la caldaia stessa è destinata.

Art. 3. Le caldaie a vapore in uso dovranno essere sottoposte altresì a visite periodiche.

La durata del periodo verrà fissata dal Regolamento di cui in appresso, ma non potrà in nessun caso eccedere gli anni cinque.

Art. 4. In ogni provincia la Deputazione provinciale nominerà annualmente quel numero di periti che riterrà necessarii per compiere le visite di cui agli art. 2 e 3.

I periti, agli effetti della presente legge, dovranno essere scelti fra coloro che abbiano ottenuto la laurea d'ingegnere in una delle Scuole superiori del Regno.

Potranno anche essere assunti all'ufficio di perito coloro che, senza avere i requisiti di cui nel precedente alinea, abbiano già esercitato le funzioni di perito, agli effetti di leggi precedentemente in vigore sulla stessa materia della presente.

Art. 5. Le retribuzioni, dovute ai periti per le visite, tanto preventive- quanto periodiche, delle caldaie, saranno a carico degli utenti.

Art. 6. Un Regolamento da approvarsi per Decreto Reale, sentita apposita Commissione nominata dai due Ministeri dell'agricoltura e commercio e dell'interno, stabilirà le norme da seguirsi nelle visite, di cui agli articoli 2 e 3; le condizioni in cui dovrà trovarsi una caldaia perchè sia lecito farne uso; i requisiti che dovranno presentare i macchinisti e fuochisti addetti al governo delle caldaie; i termini entro i quali dovranno aver luogo le visite periodiche, secondo il genere di caldaie e l'uso cui sono destinate; le norme relative alla nomina annuale e al numero dei periti; la retribuzione dovuta ai medesimi a termini dell'art. 5; la forma degli attestati di perizia.

Art. 7. I Prefetti sono autorizzati a far eseguire tutte le visite e prove che reputeranno necessarie, oltre quelle richieste per legge.

Gli Ispettori delle industrie hanno facoltà di visitare in ogni tempo le caldaie in esercizio, e sono pareggiati agli uffiziali di Polizia giudiziaria per l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge.

Art. 8. Le infrazioni alla presente legge saranno punite con multa da lire 50 a lire 500, estensibile al doppio in caso di recidiva, salve le maggiori pene incorse per reati previsti dal Codice penale, e salva la responsabilità civile per danni recati a terzi.

Alle infrazioni commesse dai periti potrà essere applicata, oltre la multa, la pena della sospensione dall'ufficio

Il Regolamento può stabilire pene pecuniarie fino a L. 50, e in caso di recidiva, fino a L. 100.

Art. 9. Rimangono inalterate le disposizioni vigenti sulle caldaie a vapore delle Ferrovie, della Marina e delle Officine governative.

Art. 10. Colla promulgazione della presente legge, l'ordinanza 11 febbraio 1854, vigente nelle provincie della Lombardia e del Veneto, e gli articoli 118-122 del Regolamento toscano di polizia punitiva sono abrogati.

Disposizioni transitorie. Entro due mesi dalla promulgazione della presente legge, gli utenti di caldaie a vapore già in esercizio dovranno fare analoga dichiarazione al Prefetto, e, entro sei mesi, fare eseguire le visite di cui all'art. 2.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In seguito alla deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la estensione del servizio economico, di cui parlammo nel nostro N. 49, sappiamo che la Direzione dell'esercizio ha deferito l'incarico degli studii relativi ad una Commissione composta dei sig. Ing. in capo della Manutenzione e lavori, Ing. in capo della Trazione e Materiale, Ing.-capo del Materiale, Capo dell'Agenzia del Movimento, Capi delle quattro Divisioni del Traffico, Capo della Divisione delle Tariffe, ed avv. L. Scolari segretario, i quali si aduneranno in Milano nei primi giorni del prossimo gennaio.

La Commissione incaricata di procedere alla visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Calciano a Potenza ha compiuto il giorno 15 del corrente mese il mandato affidatole, ed ha espresso l'avviso che quel tronco possa venire aperto al pubblico servizio col giorno 27 pur corrente.

Per ora, l'orario da attivarsi non riguarda che il servizio locale. Quanto prima però andrà in vigore un orario nuovo, tendente a rendere più sollecite le corrispondenze fra la Capitale e la Sicilia per la via Napoli-Potenza.

In questi giorni si procederà dall'Ispettore del Genio civile cav. Schioppo, a ciò delegato dal Ministero dei lavori pubblici, al collaudo della linea ferroviaria da Tuoro a Chiusi.

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha affidato al Capo del proprio Ufficio commerciale, sig. Augusto Sassi, l'incarico di rappresentarla alle conferenze da tenersi in Berna allo scopo di concretare un progetto di Convenzione internazionale pei trasporti ferroviarii.

Sappiamo che la Commissione incaricata dal Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia di presiedere agli esperimenti dell'apparecchio

di segnalamento elettrico inventato dal sig. Bernardo Giorda, ha dichiarato che gli esperimenti fatti fin qui hanno dato buoni risultati. Tuttavia fu di avviso che, per dare un giudizio assoluto e definitivo del sistema e per riconoscere se sia o meno utile di applicarlo, convenga che gli esperimenti stessi sieno continuati ancora per qualche tempo. In seguito di che, il Consiglio di amministrazione ha autorizzata la continuazione dei detti esperimenti.

><

Con recente circolare, il Ministro dei lavori pubblici diede avviso ai signori Ingegneri in capo del Genio civile ed ai Direttori delle costruzioni ferroviarie per conto dello Stato di avere disposto che d'ora innanzi sia inserita nei Capitolati generali, allegati ai progetti da presentarsi al Ministero, e precisamente all'art. 37, la seguente aggiunta:

« Quando l'appaltatore scopra ruderi monumentali nell'esecuzione dei lavori, dovrà darne subito partecipazione alla Direzione, e non potrà demolirli, nè alterarli in qualsiasi modo, senza il preventivo permesso della Direzione stessa, sotto pena del pagamento di L. 300 ».

Quest'aggiunta fu dal Ministro ritenuta conveniente onde meglio chiarire la prescrizione del predetto articolo, il quale, come è noto, riserva allo Stato la proprietà degli oggetti d'arte e di antichità, ed i frammenti di essi, che si rinvengono nei fondi espropriati per l'esecuzione dei lavori, imponendo l'obbligo all'appaltatore di consegnarli all'Amministrazione.

><

Il giorno 15 del corrente mese, come abbiamo annunziato, scadeva il termine utile (fatali) per presentare offerte di aumento, non inferiori al sesto, per l'incanto della ferrovia da Settimo a Rivarolo, stata provvisoriamente deliberata il 30 novembre p. p. al sig. Voekl Giorgio di Trieste pel prezzo di L. 601,000.

Nel predetto termine i signori fratelli Ceriana, noti banchieri di Torino, hanno presentata l'offerta d'aumento del sesto. In conseguenza di che, si addiverrà in breve all'asta definitiva per la vendita della predetta ferrovia, la quale per ora rimane provvisoriamente deliberata ai signori Ceriana pel prezzo di L. 661,000.

><

Diamo il risultato delle aste che hanno avuto luogo nella decorsa settimana presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le Prefetture interessate, per l'appalto di alcuni tronchi delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno.

Per l'appalto del tronco da Sicignano a Galdo, della linea Sicignano-Castrocucco (lunghezza m. 7,460), il 15 corrente ha avuto luogo il 1° esperimento d'asta. La migliore offerta, in 24.85 per cento sul prezzo di appalto, fu presentata alla Prefettura di Salerno dalla Ditta Peregrini e Venturi, alla quale rimase perciò deliberato provvisoriamente l'appalto stesso. L'importo relativo, coll'applicazione dell' indicato ribasso d'asta, viene ridotto da L. 3,310,667 a L. 2,487,966.25. Il termine utile per presentare offerte in diminuzione della predetta somma, non inferiori al ventesimo, scaderà col giorno 8 del prossimo gennaio.

L'appalto del tronco da Reggio a Villa San Giovanni, della lunghezza di m. 14,208 (linea Reggio-Castrocucco), pure in data del 15 corrente rimase in 1° esperimento deliberato provvisoriamente al signor Giovanni Tosi, mercè l'offerta da lui presentata del 16.60 per cento: per cui la somma di appalto da L. 1,889,537 fu ridotta a L. 1,575,873.86. Anche per questo appalto il termine dei fatali scadrà l'8 gennaio p. v.

Il giorno 18 del corrente mese scadeva il termine per presentare le offerte di ribasso pegli appalti dei seguenti tronchi:

Colico-Morbegno, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, lunghezza m. 17,000;

Mortara-Robbio, della linea Vercelli-Mortara-Cava-Broni, lunghezza m. 11,735.

Ma pei detti due appalti non furono presentate offerte, per cui rimasero definitivamente deliberati: il primo al sig. Messa Giovanni, per la somma di L. 552,415, a cui quella di appalto fu ridotta nel primo incanto col ribasso del 17.55 per cento; ed il secondo alla Ditta Peregrini e Venturi, la quale nel primo esperimento d'asta aveva presentata la offerta di ribasso del 4.26 per cento, per la somma di lire 548,590.20.

Nello stesso giorno 18 aveva luogo l'asta definitiva pel tronco da Novara a San Bernardino (linea Novara-Varallo), della lunghezza di m. 10,244. Il signor Nai Carlo ha presentato un'ulteriore offerta del 0.03 per cento: in seguito di che, l'appalto medesimo gli venne deliberato per la somma di L. 181,398.

><

Ieri venne aperta al pubblico servizio la nuova Stazione di Vada, situata fra Cecina e Rosignano lungo la linea Civitavecchia-Pisa.

La detta Stazione è autorizzata a tutti i trasporti a grande e piccola velocità, in servizio interno, compresi i veicoli ed il bestiame. Col 1°. gennaio p. v. sarà ammessa ai detti trasporti anche in servizio cumulativo.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 13 al 18 corr. mese.

Furono approvati i progetti relativi:

Alla costruzione di un fabbricato ad uso di Ufficio e di alloggio d' impiegati nella Stazione ferroviaria di Benevento;

Alla sistemazione del rifornitore della Stazione di Bovino, nella linea ferroviaria Napoli-Foggia:

Alla deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato, nel tratto compreso fra il ponticello Chiantillo ed il ponte Abate, in circondario di Monteleone, provincia di Catanzaro;

Alla correzione della strada nazionale Flaminia in regione Furlo, tra i ponti della Fornace e di Orecchia, in circondario di Urbino, provincia di Pesaro;

Al ristauro delle opere d'arte lungo la strada nazionale Spezia-Cremona, nel tratto da Parma al Monte Cisa;

Alle riparazioni frontali occorrenti ai froldi Mosti e Fossadalbero, sulla destra di Po, in Comune di Ferrara;

Alla sistemazione dei fossati collettori delle acque della valle dell'Almone, in provincia di Roma.

Furono anche approvati due progetti di appalto; uno per la costruzione del tratto, dal chilometro

3 + 700 al chilometro 24, della ferrovia Taranto-Brindisi; e l'altro per la costruzione del tratto, dal chilometro 15 + 950 al chilometro 24 + 500, della ferrovia Viterbo-Attigliano (escluso il ferro per l'armamento della via).

E finalmente fu approvato un piano di massima per l'incanalamento delle acque dell'Agro Romano e per la sua spartizione in Consorzii idraulici.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha presentato il 18 corr. alla Camera dei deputati il progetto di legge per una nuova proroga di tre mesi al termine stabilito dalla legge 1° luglio scorso per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie.

Il presidente della detta Commissione ne fece la domanda al Ministro colla seguente lettera, inserita testualmente nel progetto di legge:

« La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ha compiuto i suoi lavori, e dovrebbe dentro il 31 dicembre 1880 presentare al Governo del Re la sua Relazione. Una parte di questa è già data alle stampe, ma i relatori non si ripromettono di potere, per la mole e difficoltà del lavoro, condurla a termine dentro l'anno e preparare tutti i riassunti e i documenti che la debbono accompagnare. Nè la Commissione avrebbe agio di discuterla maturamente, soprattutto in questo scorcio dell'anno, in cui la Camera e il Senato prendono le consuete vacanze.

« Per non essere costretta ad abborracciare il proprio lavoro e per non prendere deliberazioni, nè fare spese oltre il tempo assegnato dal legislatore, la Commissione prega l'E. V. di voler proporre alle Camere una proroga di tre mesi, dentro i quali verrà senza dubbio presentata la Relazione sull'inchiesta ferroviaria ».

Il progetto di legge venne trasmesso tosto alla Commissione che trattò della prima proroga; ed essa lo ha già approvato, e sarà certo votato dalla Camera prima delle vacanze.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio, con ordine di servizio del 13 corr., avverte che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a datare dal 1°. gennaio 1881, il servizio degli abbonamenti *annui*, *semestrali e trimestrali*, nonchè di quelli *mensili*, *i quali ultimi saranno dalla stessa data concessi in tutti i mesi dell'anno*, *anzichè nella sola stagione estiva*, verrà esteso a tutte le linee della Rete, eccettuate quelle di Chivasso-Ivrea e di Santhià-Biella; ed in conseguenza i prezzi rimarranno modificati come dalla tariffa contenuta nella nuova edizione delle relative *Norme e Condizioni*.

Questa nuova edizione delle *Norme e Condizioni* sostituisce quella allegata all'Ordine di servizio N. 42-1879, e rimangono perciò abrogate tutte le precedenti disposizioni, che siano contrarie a quelle contenute nella detta nuova edizione.

Ferrovia Treviso-Belluno. — Leggiamo nella *Provincia di Belluno*:

Il riparto fra le due Provincie di Treviso e Belluno della spesa per la costruzione della ferrovia non si potè fare di comune accordo, perchè la Commissione della Deputazione provinciale di Treviso dichiarò, nell'adunanza tenutasi domenica scorsa a Cornuda, che quella Provincia non potrebbe volontariamente assumere più d'un quarto della quota incombente alle due Provincie, e su questa base la Commissione di Belluno non ha potuto assolutamente neppure entrare in trattative. Il riparto dovrà perciò farsi dal Governo, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato, e i Consigli provinciali di Treviso e Belluno.

— Quanto alla sospensione dei lavori già appaltati della ferrovia Treviso-Belluno fino a Signoressa, la *Gazzetta di Treviso* ha rettificato l'errore in cui era incorsa, stando alla notizia del giornale l'*Adriatico*. Quei lavori procedono, e il piano stradale è già fatto per quattro chilometri.

La sospensione riferivasi invece al progetto del tronco da Signoressa a Biadene; ma anche riguardo al medesimo, ogni difficoltà sembra sia stata tolta, avendo il Comune di Montebelluna accettata la variante proposta al primo progetto ed assunto l'obbligo di pagare la maggior somma occorrente per la variante stessa.

Ferrovia Mestre-Portogruaro-Casarsa. — Una corrispondenza da Motta di Livenza alla *Provincia di Treviso* propugna la rettifica della linea Mestre-S. Donà-Portoguaro-Carsarsa, ed il prolungamento della *traversale* Treviso-Motta, per Portogruaro-Latisana-S. Giorgio di Nogaro al confine austriaco, per riguardi commerciali e strategici.

— E la *Venezia* scrive a tale proposito:

Coteste modificazioni nuocerebbero, è vero, a quella più diretta comunicazione con i distretti di S. Donà e Portogruaro, che fu e doveva essere l'obbiettivo degli studii fatti fino dal 1866 dalla nostra Provincia; ma i vantaggi derivabili al porto di Venezia da una via che mettesse più rapidamente alla Pontebba, sono tali da rendere il progetto che si sta agitando assai studiabile, e per la nostra città e per gl'interessi generali dello Stato. Se non vogliamo che l'apertura della Pontebba perduri nella sua insignificanza per noi, dobbiam tutto mettere in opera perchè sia davvero abbreviata la distanza dal nostro porto a quel confine, in guisa da indurre il commercio marittimo dell'interno dell'Auutria e viceversa a seguire la via *più breve* « Mestre Pontebba », invece dell'altra *più lunga* « Trieste », favorita dall'Austria col ribasso delle tariffe, che la compensa ora della maggior percorrenza.

Con ciò non intendiamo pronunciarci ancora in modo definitivo su questo grave argomento, ma bensì di richiamarvi sopra di nuovo la seria attenzione di chi vi è competente, onde poi si devenga finalmente ad una soluzione già da troppo tempo aspettata, con danno di Venezia e d'Italia.

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. — Venerdì 17 corrente si adunarono in Roma i deputati Mariotti, Serafini, Di Carpegna, Berti Ferdinando, Corvetto e i consiglieri provinciali di Pesaro e Urbino, conte Lattanzi e cav. Natalucci, per trattare delle questioni relative alla effettuazione della linea ferroviaria Sant'Arcangelo-Fabriano. Presiedeva l'onorevole Serafini; e si deliberò di insistere, perchè nel bilancio di definitiva previsione del Ministero dei lavori pubblici sia stanziato un primo fondo per iniziare l'esecuzione dei lavori per questa linea, reclamata da potenti considerazioni, che si collegano col supremo interesse della difesa nazionale.

Ferrovia Benevento-Avellino. — Alle ore 10 antim. del 4 gennaio p. v.; presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Avellino, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra la Stazione di Avellino e la progressiva 6720.54, della lunghezza di metri 6720.54 (escluse le espropriazioni stabili, le case e caselli di guardia ed i materiali in ferro per l'armamento), per la presunta somma di L. 812,497.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Avellino pel deposito interinale di L. 40,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 80,000 come sopra.

Ferrovia Novara-Varallo. — Alle ore 10 antimeridiane del 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra le Stazioni di San Bernardino e di Fara, della lunghezza di metri 8,102.79 (escluse le espro-

priazioni stabili, la provvista dei materiali in ferro per l'armamento, le travate metalliche ed i fabbricati, ecc.), per la presunta somma di L. 210,210.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6 dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Novara pel deposito interinale di L. 10,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 20,000.

Ferrovia Voghera-Valenza. — Scrivono da Voghera alla *Gazz. del Pop.*:

Nella sua seduta del 15 corr., il Consiglio comunale di Voghera all'*unanimità* votò la sua quota di concorso per la costruzione della ferrovia Voghera-Valenza, nonchè la sua quota per il decimo in più onde accelerare dal Governo, a termini e per gli effetti dell'articolo 15 della legge 29 luglio 1879, la costruzione della ferrovia.

Tutti i Comuni interessati alla costruzione della ferrovia votarono la loro quota di concorso, onde presto la pratica verrà sottoposta ai rispettivi Consigli provinciali.

Non dubitiamo menomamente che questi seguiranno lo splendido esempio loro dato dai Comuni, e specialmente dalla Provincia di Alessandria, in cui la ferrovia in questione attraversa molta parte dell'esteso suo territorio, e sul quale stanno le principali e più costose opere d'arte, fra le quali principalissima il ponte sul Tanaro presso Bassignana, che, costruito a doppio uso, tornerà di grandissimo vantaggio al commercio di quelle località.

Appena avrassi l'appoggio delle Provincie, la domanda verrà presentata all'approvazione del Parlamento, perchè venga inscritta nei bilanci del prossimo anno, esistendo un'egregia somma disponibile per la 4ª categoria; ed essendo la ferrovia Voghera-Valenza fra tutte quelle classificatevi la sola che si trovi di avere in pronto il progetto definitivo, e già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per merito specialmente dell'ingegnere Soldati, incaricato degli studii della linea, nonchè del Comitato promotore e dell'egregio suo presidente onorevole deputato Meardi, che ogni buon volere posero per il sollecito corso della pratica.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Al *Diritto* del 17 scrivono da Brosso, presso Ivrea:

Un gran movimento si è spiegato a favore del percorso sulla destra della Dora pel tronco Ivrea-Travagnasco. Un'agitazione pacifica, espressa in varie forme, invoca che la ferrovia passi presso Lessolo, ed ivi si costruisca la prima Stazione. Quest'agitazione non può non esser considerata dall'oculato Governo. Non mancano validi argomenti per rendere, non solo possibile, ma preferibile, l'adozione del tracciato destro, come lo prova l'accuratissimo progetto Mondino e il parere di altri tecnici pure distinti. La linea, infatti, sulla destra della Dora, se anche di 800 metri più lunga, fa risparmiare due costosissimi ponti e due tunnels. Poi vi sono ancora le seguenti considerazioni in favore: il maggior numero delle popolazioni, la maggior facilità loro alle emigrazioni, il bisogno di importazione di pressochè tutti e della esportazione del loro unico prodotto· la quantità di luoghi di villeggiature estive; l'esistenza in quel percorso di cave e miniere e delle rinomate fabbriche di acido solforico. Chi non è che non scorga, dunque, la ragionevolezza della scelta del percorso a destra, e dell'importanza di una Stazione a Lessolo? Nè si conta che si potrebbe risparmiare un milione per la minor difficoltà dell'esecuzione.

Tramway Mondovì-Santuario — Scrivono da Mondovì alla *Gazz. del Pop.* del 20:

Ieri mattina, alla Prefettura di Cuneo, fu firmato il contratto con cui il signor Angelo Delvecchio si rende concessionario della tramvia a vapore fra Mondovì e Santuario.

Tramway Brescia-Orzinovi. — Il Consiglio provinciale di Brescia, nella seduta del 14 corr., trattò dell'approvazione della Convenzione stipulata colla Società Belga, come fu accennato nel precedente nostro numero; e dopo lunga discussione, approvò un ordine del giorno, col quale, prendendo atto delle comunicazioni della Deputazione e lodandone l'operaio, si determina che il consenso del Consiglio pei lavori del tronco Tormini-Salo si abbia a considerare come fin d'ora già accordato; ritenuto acquisito alla Provincia il sussidio di L. 1500 annue per 35 anni, già all'uopo votato dal Comune di Salò; ed incaricata la Deputazione di far pratiche cogli altri Comuni della Riviera per la loro compartecipazione nella spesa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 15:

Lo stato del progresso dei lavori di costruzione nel gran tunnel del Gottardo era alla fine del passato mese di novembre il seguente: Dell'allargamento in calotta rimangono ancora a forarsi 40 metri, al chil. 7.5. La muratura della vôlta progredì nel mese di novembre di 298.5 metri (ottobre met. 467.8), in guisa che di questa specie di lavoro ne rimanevano ancora met. 1088.5 da eseguire; il progresso nello scavo della cunetta dello strozzo fu di met. 407.8 (ottobre met. 399.4), rimanendone 1881.5 da eseguire. Il progresso nello scavo dello strozze fu di met. 200.5 (ottobre met. 206.3), rimanendone 3565.2; la muratura dei piedritti raggiunse i met. 205.9 (ottobre metri 62.7), da eseguirsi ancora metri 4783. L'importanza dei lavori eseguiti rimane inferiore al programma stabilito per il compimento del tunnel alla fine di maggio prossimo del 37 0[0 (in ottobre per 31 0[0); quindi ancor molto al disotto del programma pubblicato dall'Impresa del tunnel, la quale prevedeva il compimento del tunnel per la fine di aprile prossimo. Questi ritardi non possono più essere riacquistati entro l'ultimo termine. In verità, sarebbe assai doloroso (ciò che del resto si prevede da diverse parti), se l'esercizio del tunnel non potesse aver luogo nella prossima stagione estiva. Pure è del più alto interesse per l'Impresa del tunnel di spingere il più possibilmente i lavori.

— Secondo notizie da Wasen, il 15 corrente a sera ebbe luogo la completa perforazione del primo tunnel elicoidale di Leggistein. L'incontro riuscì bene. Il tunnel di Leggistein presso Wasen è lungo 1095 metri. Durante la sua perforazione, si incontrò una roccia passabilmente dure di gneis granitico da rendere lento, se non difficile il lavoro, che venne eseguito a mano. Questo tunnel giace tra la Stazione di Wasen e quella di Göschenen. Gli altri due tunnels a spirale si trovano parimenti nei dintorni della Stazione di Wasen, fra la stessa e la Stazione di Gurtnellen.

Sul versante meridionale del Gottardo, i tunnels elicoidali sono quattro, e quindi in complesso sulla ferrovia del Gottardo sono sette.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di ottobre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 21,100 (nel mese corrispondente del 1879 18,882), introito fr 24,100 (fr. 22,681.85); merce trasportata tonn. 4370 (tonn. 3737), introito fr. 17,800 (fr 15,742.55). Introito complessivo fr. 41,900 (fr. 38,424.04), ossia fr. 1021.95 (fr. 937.18) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 18,200 (1879: 16,364), introito fr. 14,400 (fr. 12,399 05); merce trasportata tonn. 2570 (tonn. 2327), introito fr. 6500 (fr. 7100.20). Introito complessivo fr. 20,900 (fr. 19,499.25), ossia fr. 803 85 (fr. 739 97) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 39,300 (1879: 35,246), introito fr. 38,500 (fr. 35,080.90); merce trasportata tonn. 6940 (tonn. 6064), introito fr. 24,300 (fr. 22,842.75). Introito complessivo fr. 62,800 (fr. 57,923 65), ossia fr. 937.32 (fr. 865.53) in media per chilometro.

Dal 1° gennaio al 30 novembre poi, furono trasportati complessivamente sui due tronchi: Passeggeri: 403,222

(338,156), introito fr. 425,823.70 (fr. 354,527.90); merce trasportata tonn. 81,209 (tonn. 49,115), introito fr. 260,460.75. (fr. 185,726.64). Introito complessivo fr. 686,284.45 (franchi 540,254.54), ossia fr. 10.243.05 (fr. 8063 50) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — L'annunciato progetto di legge per autorizzare il Ministro dei lavori pubblici ad assicurare l'esercizio provvissorio delle varie linee costrnite dallo Stato e non concesse, è stato votato venerdì scorso dalla Camera dei deputati.

In tale occasione, il relatore della Commissione ha sollevato la questione del riscatto parziale della ferrovia d'Orleans, il cui progetto di legge, come fu già annunciato, venne ritirato dal Governo. Il ministro Sadi-Carnot rispose che il Governo aveva ritirato quel progetto per corrispondere ai voti dell'opinione pubblica. Non è il riscatto parziale, nè il totale, della ferrovia d'Orléans, che permetterebbe di semplificare il problema dell'esercizio sugli altri punti del territorio, e quello della tariffazione.

Occorrono studii profondi per sciogliere il grave problema. Frattanto il Ministro accennò alcuni suoi concetti generali, ai quali intende attenersi, riservandosi di presentare alla Camera delle proposte concrete.

Ritorneremo sull'argomento.

Ferrovie belghe. — Il giorno 15 ha avuto luogo la prova del nuovo *train-éclair* fra Ostenda e Colonia. A Vervières è uscito dalle rotaie, e l'ing. Hamoir è rimasto ucciso sul colpo; l'ing. Bellebovie-Gobert e i macchinisti sono stati gettati sulla strada e leggermente feriti. Il treno non conteneva nessun viaggiatore.

Ferrovie tedesche. — Le linee dell'Impero germanico, non comprese le linee della Baviera e alcune altre d'importanza secondaria, sono in diminuzione. Nei mese di ottobre, gli incassi furono di 71,559,807 marchi, ossia 710,347 marchi meno doll'ottobre dell'anno 1879. Questo risultato è poco soddisfacente, perchè in ciascuno dei quattro mesi precedenti si erano sempre oltrepassate l'entrate, che si verificarono nei mesi corrispondenti dell'anno anteriore.

In ottobre ultimo la rete ferroviaria germanica in esercizio aveva una lunghezza di oltre 28,478 chilometri, ossia 559 di più che nel 1879.

Gl'incassi totali dal 1° gennaio a tutto ottobre si elevarono alla somma di 641,953,778 marchi, cioè 26,252,621 marchi di più che nello stesso tempo dell'anno innanzi.

— Da un rapporto del Console italiano a Francoforte si rileva, che ivi fecero assai buona prova i così detti treni economici per gli operaj, mercè i quali l'operaio, pur dimorando alla campagna, può — senza spesa eccessiva per lui — recarsi al lavoro nella città e ripartirne la sera per ritornare in famiglia. In tal modo, l'operaio viene a togliersi all'influenza talvolta dannosa delle grandi agglomerazioni cittadine, oltrecchè provvede all'igiene sua e della famiglia, vivendo in ambiente anche fisicamente più sano.

Ferrovie austriache. — Scrivono da Vienna, 12, alla *Gazz. d'Italia*:

Nel mese prossimo verrà probabilmente presentata al Parlamento la grossa questione dell'acquisto della strada ferrata Imperatrice Elisabetta, che va da Vienna a Salisburgo, e si congiunge per le linee laterali alle linee del Tirolo settentrionale. È un affare grosso, trattandosi di un capitale di oltre 180 milioni di fiorini. Come in Germania e nell'Italia, si fa valere anche qui il principio del riscatto delle linee ferrate dallo Stato, per non dipendere interamente dal buon volere delle Società, che non hanno in mira se non l'interesse degl'azionisti; mentre si presume che lo Stato, amministrandole, avrà riguardo agl'interessi del paese, del suo commercio e della sua industria.

Lo Stato prese già in mano l'amministrazione della strada ferrata Rodolfo, cioè di quella che parte da Lubiana per congiungersi alle strade occidentali. Vi sono in totalità 800 chilometri. Il momento parve opportuno per proporre all'Amministrazione della strada di Salisburgo un trattato, mediante il quale i 944 chilometri di questa linea passerebbero interamente in possesso dello Stato. Ben si può dire che, senza il raro disinteressamento del direttore attuale di questa linea, signor di Czadik, antico capo-sezione nel Ministero dell'istruzione pubblica, il trattato certamente non si faceva. Come deputato, egli appartiene al partito liberale tedesco, ed in tal qualità dovrà rinunziare al posto di Direttore generale dal momento che la linea sarà proprietà dello Stato, non potendo e non volendo egli servire il Governo nelle circostanze attuali. Però egli, senza riflettere ai suoi propri interessi, ottenne dal Governo le migliori condizioni per gli azionisti della Società: cioè le azioni dell'antica linea Vienna-Salisburgo saranno cambiate contro rendite dello Stato in oro di 190 fior. quelle della linea Linz-Budweis contro rendite di 168, e quelle della linea detta Gisela, da Salisburgo per Tirolo settentrionale fino a Wörgl, cioè fino alla congiunzione della strada ferrata che conduce da Verona nella Baviera. di 160 fiorini in oro. Anche lo Stato fa un affare eccellente, perchè col compimento della strada per l'Arlberg egli possederà un complesso di 2000 chilometri e tutta la rete occidentale della monarchia. Le negoziazioni sono già terminate; anche il Consiglio dei ministri approvò il trattato; e se l'assemblea generale degli azionisti dà il suo consenso, il progetto di legge sarà certamente presentato alla Camera nella seconda metà di gennaio.

Ferrovie serbe. — A Vienna ed a Pest si assevera con sicurezza, sulla base di telegrammi da Belgrado, che la Società russa ha ottenuto la concessione delle ferrovie serbe.

Il generale Tschernajeff avrà parte nella direzione di quella Società.

Ferrovie dell'Algeria. — Parlando delle comunicazioni dell'Algeria, il Governatore generale così si espresse dinanzi al Consiglio superiore:

Una intera rete di ferrovie, che comprende 9 linee d'una estensione di 750 chil., è stata costituita e concessa colla legge del 2 agosto 1880. Tra qualche giorno si lavorerà alle due estremità della linea da Setif a Ménerville e su quella da El-Guerrah a Batna. Gli studii si continuano alacremente per le altre parti della rete, e sono già compiuti per la linea da Tixter a Bougie.

All'estremità della provincia di Costantina non resta che regolare la concessione del tronco da Soukharras alla frontiera per collegare le linee algerine alla frontiera tunisina.

Nella provincia d'Algeri, che metterà in comunicazione con quella di Costantina la continuazione del Grand Central, la costruzione delle linee di raccordamento al mare e di protendimento nel Sud devesi intraprendere senza indugio.

Gli studii sono fatti sulla linea da Tenès ad Orléansville; si proseguono su quella da Ménevville a Tizi-Ouzon; e sono presso al termine sulla importante linea da Mouzaïaville a Berrouaghia, la quale non sarà che la prima parte della grande strada, strategica e commerciale ad un tempo, che deve condurre a Lughouat.

Le difficoltà che presenta, fra Aïn-Témonchent e Tlemcen, la ferrovia che deve congiungere questa città ad Orano, hanno ritardato la concessione. Furono date istruzioni pressanti affinchè tale ritardo non si prolunghi. Tlemcen, ch'ebbe sì gran parte nella storia, e che deve conservare nella nuova Algeria una importanza particolare, non potrebbe rimanere più a lungo senza rapide comunicazioni col resto del paese.

I primi studii sono compiuti sulla linea da Mostaganem a Tiaret per Relizane. Quanto alla linea da Bel-Abbès a Magenta e Ras-el-Mâ, nonchè quella da Thizy a Mascara, la concessione è oggidì molto prossima.

Così, o signori, si va attivamente applicando la grande legge di classificazione, che dotò l'Algeria delle sue ferrovie. L'anno che si chiude fu specialmente consacrato ai lavori preparatorii; quello che sta per cominciare si consacrerà alla effettiva esecuzione.

Ferrovia del Senegal. — La Commissione del bilancio si è riunita a Parigi per esaminare i progetti di legge relativi al Senegal.

Il Ministro della marina, ammiraglio Cloué, sulla domanda del presidente della Commissione e del signor Blaudin, relatore, affermò che non si trattava punto di una spedizione militare, di una conquista, ma soltanto d'una missione pacifica e commerciale, destinata a preparare la costruzione di una ferrovia per servire allo sbocco della regione del Niger, e piantare i posti di difesa necessarii per la protezione di questa strada.

Vennero presentati alla Commissione i contratti stipulati coi principali capi dei territorii traversati; ma per tutelare la sicurezza della Missione, già arrivata a Medina, gli uomini che la compongono sono armati.

Un credito di 7 milioni è domandato dal Governo per l'acquisto del materiale necessario a 132 chilometri, e per la costruzione di 100 chil. da parte dello Stato. Trattasi della sezione compresa tra Medina e Bafoulabé. I posti francesi si estendono al di là di Bafoulabé sino a Quitah, ma il prolungamento della linea al di là di Bafoulabé non è punto impegnato.

Quanto alla linea accessoria da Saint-Louis a Dakar, il Ministro della marina presentò alla Commissione il progetto di Convenzione stipulato colla Compagnia Gouin di Batignolles, in seguito all'asta, ed il trattato conchiuso con un re vicino per facilitare la costruzione di questa linea sul suo territorio.

Ma sopra alcune delle condizioni di tale Convenzione, la Commissione si è riservata a deliberare, in relazione a parecchie osservazioni fatte; e frattanto venne approvata la costruzione della sezione da Medina a Bafoulabé.

Ferrovie dell'Australia. — Da una statistica, diretta da Melbourne, 23 ottobre, alla *Perseveranza*, rilevasi che le linee ferroviarie aperte o in corso di costruzione nelle Colonie australiane, alla fine del 1879, contavano 5560 miglia, vale a dire un aumento di miglia 422 durante l'anno.

Notizie Diverse

Bilancio dei lavori pubblici pel 1881 — Il Senato, nella seduta del 16 corr., dopo brevi osservazioni a qualche capitolo, approvò il bilancio di prima provisione pei lavori pubblici del 1881, quale era stato approvato dalla Camera dei deputati. Allo scrutinio segreto, ottenne voti fav. 68, contr. 3.

Genio civile. — La Commissione incaricata dell'esame del progetto per il riordinamento del Genio civile, in seguito al sorteggio de' deputati privata ormai degli on. Gerra e Vigna, s'è era ricostituita, nominando a presidente l'on. Grimaldi, a segretario l'on. Romanin-Jacur ed a relatore l'on Marchiori.

Bonifiche. — Il 12 si è riunita di nuovo la Commissione per la legge sulle bonifiche delle paludi e dei terreni paludosi, sotto la presidenza dell'on. Cavalletto.

Si è continuata la discussione generale, a cui hanno preso parte gli on. Pasquali, Romanin-Jacur, Brunetti, Martinelli e Fabris, oltre allo stesso presidente.

Sulla gravissima questione dell'obbligatorietà fu votato all'unanimità dei presenti un ordine del giorno, presentato dall'on. Pasquali, secondo cui viene ammesso in massima il principio che sieno obbligatorie le opere di bonifica, ma temperandolo coi debiti riguardi al diritto di proprietà.

Acque pubbliche. — La Commissione incaricata del progetto di legge sulla derivazione delle acque pubbliche si è riunita sotto la presidenza dell'on. Serazzi, che ne è anche il relatore.

Si è udita la prima lettura della Relazione, che ha dato origine ad una larga e viva discussione fra gli on. Solidati, Romanin-Jacur, Massa e Marzotto È stata riconosciuta la necessità di modificare parecchi articoli, e preliminarmente se n'è concretata la dicitura. Le definitive deliberazioni saranno adottate nell'adunanza che avrà luogo dopo le vacanze natalizie.

Lavori edilizii in Milano. — Un nuovo quartiere (dice la *Perseveranza*) è sorto come per incanto in quell'area a destra della Porta Principe Umberto, già chiamata della Misericordia da un'osteria che colà esisteva. Tre sono le vie principali: Panfilo Castaldi, Aldo Manuzio, e Antonio Zarotto, formanti due grandi isolati prospettanti il viale destro conducente alla piazza della Stazione. Campeggiano dieci grandi fabbricati fatti costruire da privati senza risparmio, e con bella architettura, come è quello dei signori Feltrinelli, Capelli e Bernasconi. I fabbricati sono in grandissima parte affittati; v'hanno tutte le comodità della vita: botteghe e negozii di ogni fatta; alberghi, fra cui primo quello dedicato alla città di Como, che già attrae buon numero di visitatori.

Ufficii telegrafici. — Il 15 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria delle Pioppe (provincia di Bologna) ed in quella di Sturia (provincia di Genova).

— L'11 corr., nel Bagno penale di S. Bartolomeo, presso Cagliari, e nella Colonia agricola penale di Castiadas (provincia di Cagliari); ed il 12 in Bordighera (provincia di Porto Maurizio) ed in Caraglio (provincia di Cuneo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitate di giorno.

Servizio telegrafico. — Dalla Relazione della Direzione generale dei telegrafi per l'anno 1879 togliamo le seguenti notizie statistiche:

Le linee telegrafiche salirono da 24,830 a 25,533 chilometri, aumentando così di 703 chilometri. Lo sviluppo dei fili, da chilometri 82,676 salì a 84,101. L'aumento fu di chilometri 1423.

Si aprirono al pubblico 86 Ufficii telegrafici: 14 da Società di strade ferrate e 72 dal Governo. Alla fine del 1879, il servizio telegrafico privato era fatto da 2231 Ufficii.

Il numero degli apparati negli Ufficii telegrafici governativi crebbe di 105. Alla fine del 1879, essi erano 2407.

Il numero totale dei telegrammi fu di 6,134,922, con un aumento di 464,079 sull'anno precedente. I telegrammi privati spediti all'interno crebbero di 341.174, e furono in totale 4,933,001. Quelli scambiati coll'estero salirono a 818,021, aumentando così di 68,713 rispetto all'anno precedente.

Il prodotto dell'Amministrazione fu nel 1879 di lire 8,108,017, e la spesa di lire 6,925,203, con un beneficio netto di lire 1,182,814, senza tener conto del servizio governativo. Giova ricordare che nel 1878 il prodotto netto era stato di sole lire 769,466. Vi fu dunque un aumento di lire 413,348.

Telegrafia sottomarina. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia il ristabilimento del cavo sottomarino tra Antigua e Guadalupa. È quindi cessata l'interruzione con Guadalupa, Dominica, Martinica e Santa Lucia (Indie occidentali).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Deboli e male trattati nella scorsa settimana i valori ferroviarii: le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono dal 456 al 459 con transazioni poco importanti. Le Obbligazioni relative si tennero sul 273.50; i Boni sul 555 nominale. E nominali rimasero pur anche le Sarde, serie A, al corso di 275, e quelle della serie B a 280; le nuove ebbero il prezzo di 273.

Le Pontebbane quotate a 459; le Meridionali austriache a 284; le Palermo-Trapani a 280, quelle di seconda emissione a 266.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Milano (1866) — 57ª estrazione eseguita il 16 dicembre 1880.

Serie estratte.

265 — 4822 — 5218 — 5348 — 5604.

Obbligazioni premiate :

Serie	N.	Premi	Serie	N.	Premi	Serie	N.	Premi
5348	63	L. 50,000	5218	2	L. 50	»	25	L. 20
5218	13	» 1,000	»	33	» 50	»	29	» 20
265	36	» 500	5348	78	» 50	5348	18	» 20
»	1	» 100	5604	16	» 50	»	38	» 20
»	62	» 100	»	50	» 50	»	39	» 20
»	71	» 100	»	78	» 50	»	60	» 20
5348	47	» 100	265	93	» 20	»	75	» 20
»	50	» 100	»	97	» 20	»	97	» 20
4822	5	» 50	4822	51	» 20	5604	7	» 20
»	12	» 50	»	77	» 20	»	12	» 20
»	26	» 50	5218	11	» 20	»	18	» 20
»	43	» 50	»	23	» 20	»	45	» 20

Tutte le altre Obbligazioni appartenenti alle serie estratte e non premiate hanno diritto al rimborso di L. *10* cadauna. Pagamenti e rimborsi dal 1° giugno 1881.

— La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la distinta delle 90 Obbligazioni, da L. 500 cadauna, della Ferrovia Maremmana, create con Regi Decreti 8 marzo e 8 luglio 1860, 10 febbraio 1861 e 19 febbraio 1862, comprese nella 20ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 10 dicembre 1880.

466 1254 2562 3395 4169 4185 8048 11685 11781
12051 12137 12427 12500 14188 14703 16746 18680 20936
23896 25087 25919 26893 27451 28119 28199 30239 30868
31118 33247 35596 36263 36885 37052 38041 38266 38441
38640 42823 42964 43167 43727 44308 45128 45979 47052
47681 47772 47984 48807 55841 56065 56319 56603 58924
59647 62166 62779 62880 62883 64375 64479 65654 66005
66478 66695 68469 68565 68775 69268 69790 70515 71595
72985 73528 74306 74634 76363 77996 78213 78497 79429
79464 79482 81660 82626 83164 83681 86463 88131 88732

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre corrente a benefizio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1881, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 31 dicembre 1880.

— La stessa Direzione generale ha pure pubblicato la distinta delle Obbligazioni della Ferrovia Genova-Voltri, comprese nella estrazione seguita in Roma il 13 dicembre 1880 (Reali Decreti 18 febbraio 1856, 19 gennaio 1857 e legge 26 agosto 1870).

38 della 1ª emissione (25ª estrazione) in ordine progressivo.

8 42 197 214 277 844 847 911 968 992
996 1040 1167 1253 1323 1359 1443 1511 1514 1553
1596 1702 1883 1896 1923 1925 1944 1989 2027 2036
2080 2160 2161 2205 2333 2395 2412 2414.

47 della 2ª emissione (24ª estrazione) in ordine progressivo.

21 41 47 63 125 188 246 263 385 449
459 489 568 579 591 683 786 788 796 847
1040 1204 1234 1288 1562 1613 1777 1791 1811 2100
2144 2284 2325 2334 2347 2384 2466 2471 2494 2532
2581 2685 2823 2879 2964 3092 3106.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1880, e dal 1° gennaio 1881 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale, mediante restituzione delle stesse Obbligazioni, munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal n. 51 al 100 della 1ª emissione (1856) e dal n. 49 al 100 della 2ª emissione (1857).

Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — 11ª Estrazione delle Azioni (Anno 13°) eseguitasi in seduta pubblica il 9 dicembre 1880, rimborsabili in L. 509 dal 1° aprile 1881, verso esibizione delle azioni munite delle cedole segnate coi numeri 50 al 60 compresi.

Ogni azione estratta verrà sostituita da un'azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 53 Azioni estratte :

208 735 774 1067 1207 1369 1393 1513 1672 1909 1968
2003 2181 2673 3057 3069 3102 3173 3290 3372 3489 3565
3594 3676 3739 3797 3837 3879 3914 4458 4607 4631 5159
5244 5315 5417 5604 5665 5895 6160 6179 6262 6794 6813
6868 7073 7081 7102 7113 7234 7393 7859 7922.

CONVOCAZIONI

Banca Industriale Subalpina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 4 gennaio p. v. in Torino (Società promotrice, piazza Castello, 28), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei Censori, e per deliberare sopra modificazioni allo statuto.

Banca toscana di credito per le industrie ed il commercio d'Italia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Firenze (sede sociale, via dei Giraldi, 11), per procedere alla rinnovazione del Consiglio per il biennio 1881-82.

VERSAMENTI

Banca Piemontese. — Gli azionisti sono invitati a versare dal 5 al 15 gennaio p. v., presso la sede sociale in Torino (via Alfieri, 4), il 5° decimo in L. 25 per azione, cioè L. 23.90, calcolata la deduzione di L. 1.10 d'interesse sui 4 decimi versati.

PAGAMENTI

Compagnia delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° al 31 gennaio p. v. si pagherà agli obbligazionisti la cedola N. 16 in L. 6.33 in oro, nette di tasse: presso la sede della Compagnia stessa in Roma (via Condotti, 61) e presso le altre Banche e Ditte bancarie autorizzate. Dal 1° febbraio in poi il pagamento si farà soltanto presso la sede in Roma.

Società dei cementi e delle calci idrauliche. — Dal 1° gennaio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse del 2° semestre 1800 in L. 4.50 per azione: in Bergamo, presso la Banca popolare; in Milano, presso la Banca generale.

Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso la Prefettura di Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada Nazionale di Aprica, compreso fra Edolo ed il confine colla provincia di Sondrio, della lunghezza di m. 14,662, per la presunta annua somma di L. 7230. Deposito interinale L. 900 in moneta metallica o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale di Calizzano, nel circondario di Albenga, della lunghezza di m. 25,512, pel presunto annuo importo di L. 14,040. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1888. Deposito interinale L. 8000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 12,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni di Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un Laboratorio d'artiglieria in Piazza d'armi alla Spezia, per il presunto importo di L. 78,000. Lavori da eseguire entro 540 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 7800 in contanti o rendita. D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Siracusa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere di ampliamento e modifiche nel palazzo della Pre-

fettura, in diminuzione dell'importo di L. 68,052.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Vicenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della quinquennale manutenzione delle difese a destra e sinistra del Brenta, da Bassano al confine colla provincia di Padova, per la presunta annua somma di L. 8714. Manutenzione dal 1° gennaio 1881 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 200 in biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2000 in rendita D. P.

— Il 3 gennaio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 7 arcate pel congiungimento della banchina al lido di terra con quella del molo isolato nel porto di Gallipoli, per la presunta somma di L. 162,220. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Castelsardo ad Ozieri, compreso fra Castelsardo ed il Rio Tessin presso Laernu, della lunghezza di m. 24,837, per la presunta annua somma di L. 12,900. Manutenzione dal 1° aprile 1881 al 31 marzo 1890. Deposito L. 750 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della completa costruzione della traversa di Petralia Soprana dalla Porticella alla Chiusa del Carmine, per la presunta somma di L. 130,500. Deposito interinale L. 6525; cauzione definitiva L. 13,050 in rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di San Severo (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria San Severo-Castelnuovo della Daunia, della lunghezza di m. 11,500, per il presunto importo di L. 142,782.35. Le condizioni d'asta sono visibili presso la Segreteria municipale.

Appalti deliberati

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia la costruzione della grande tettoia della Stazione di Pavia, di 25 metri di luce e 104 metri di lunghezza.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dello scambio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1881.

Massa comm. ing. Mattia, diret. dell'eserc., Milano L. 50; Schina dott. Cesare, ispet. sanit., Torino 5; Bergoen dott. Agenore, id. 5; Galli id. Leonardo, id. Lucca 5; Valvassori id. Cesare, id. Milano 3; Pozzi id. Enrico, id. 3; Biagi id. Antonio, id. Bologna 5; Ponzone id. Domenico id. Savona 5; Siebaldi Carlo, Cap. dep. Bologna 2; Butti Giovanni, econ. Milano 1; Caldi Enrico, cont. Alessandria 2; Boeri Luigi, sorv. id. cent. 50; Maldini Giuseppe, manov. id. 25; Alessio Antonio, id. 25; Rimoldi Luigi, econ. Milano L. 2; Barbarich Pietro, sotto econ. id. 1 Pirola Cesare, cont. id. 1; Smollia Alberto, cont. id. 1; Negretti cav. Cesare, ispett. princ. id. 5; Levati Natale Cap. uf. id. 2; Rapazzini Giuseppe, sotto cap. uf. id. 1; Allievi cav. Cesare, ff. di capo dell'Econom. id. 5; Cettuzzi Luigi, applic. cent. 50; Conconi Filippo, cont. id. 50; Coletti Adolfo, applicato. id. 50; Negri Pietro, cont. id. 50; Baggi Luigi, id. L. 1.

(*Continua*).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

47ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1880.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1880	1,446.—	577,182.03	399.16
Settimana corrisp. nel 1879.	1,446.—	488,341.70	337.72
Differenze nei prodotti della settimana 1880. . . .	»	+ 88,840.33	+ 61.44
Introiti dal 1° gennaio 1880	1,446.—	21,977,185.51	15,198 61
Introiti corrisp. nel 1879	1,446.—	20,124,405.25	13,917 29
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880 . . .	»	+1,852,780.26	+128132
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1880	1,220.—	225,795.34	185.03
Settimana corrisp. nel 1879.	1,152.—	220,599.40	191.49
Differenze nei prodotti della settimana 1880	+ 68.—	+ 5,195.94	— 6.41
Introiti dal 1° gennaio 1880.	1,176.11	8,342,726.61	7,093.49
Introiti corrisp. nel 1879 .	1,151.53	7,827,357.12	6,797.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1880	+ 24.58	+ 515,369.49	+ 296.14

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1880

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	34,497,52	15,616,99	11,282,09
Piccola Velocità	7,630.76	481,47	3,390.99
Totali . . .	42,128,28	16,098.46	14,673.08

Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal dì* 21 *al* 27 *ottobre* 1880.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	653,276.37	20,319.46
Settimana corrisp. del 1879.	1,681	575,761.71	17,859.52
Differenza (in più . . .	—	77,514.66	2,459.94
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 27 ottobre 1880 .	1,681	24,709,902.41	17,873.84
Periodo corr. 1879	1,673	23,166,398.58	16,791.47
Aumento	8	1,543,503.83	1,082.37
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dell'agosto 1880.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,675.34	37,361.13	4,078.81	50,115.28
Bagagli e cani . .	150.20	1,012.18	83.47	1,245.85
Merci a grande vel.	1,103.66	5,959.43	473.92	7,572.01
Merci a piccola vel.	10,515 75	33,787.44	4,242.05	48,545.24
Introiti diversi . . .	431.82	737.42	342.99	1,512.23
Totale . . .	20,881.77	78,887.60	9,221.24	108,990.61

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SERVIZIO DEI TITOLI

XIa Estrazione delle Azioni.

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1880, rimborsabili in L. 500, dal 1° gennaio 1881, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli statuti sociali.

Titoli da 5			Titoli da 10		
Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.
825	14121	14125	1434	74331	74340
826	14126	14130	2240	82391	82400
8075	50371	50375	2334	83431	83440
8076	50376	50380	4270	102691	102700
8815	54071	54075	6519	125181	125190
8816	54076	54080	7116	131151	131160
			7421	134201	134210
			9261	152601	152610
			9688	156871	156880
			9830	158291	158300
			11338	173371	173380
			12265	182641	182650
			13772	197711	197720

Firenze, 15 *dicembre* 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

N.B. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Estratto dal supplemento al foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 117, del dì 10 dicembre 1880.

SOCIETÀ
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 3 gennaio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° marzo 1876 al 1° settembre 1880 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1881 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 78,935 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 19,854 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,777 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 66,818 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 95,454 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 124,090 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 3 gennaio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1881 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,616 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,634 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi e le ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1881 di N. 35,612 Obbligazioni serie C della Strada Ferrata Asciano-Grosseto, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 20 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B e C delle SS. FF. Centrale-Toscana ed Asciano-Grosseto
Ricchezza mobile eraríale e relativa tassa di esazione (13,7412 0/0)	L.	1.08 (*)	1.03	1.72
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo).	»	0.21	0.16	0.25
In tutto . . .	L.	1.29	1.19	1.97
Così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	9.21	6.31	10.53

(*) La riduzione di 2/5 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie C, D_1 e D_2 della già Società delle SS. FF. *Livornesi* e A, B e C delle Strade Ferrate *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e A, B e C delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto* di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra, Bruxelles, Francforte s/M* e *Ginevra*, e per la serie D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s/M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme alle Cartelle ed ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R.*

Console d'Italia, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze delle Cartelle estratte dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2º Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni C D e D delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale anzidetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3º Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, delle SS. FF. *Centrale-Toscana* ed *Asciano-Grosseto*, i cui possessori hanno diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che le Cartelle ed i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 10 dicembre 1880.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

E DI MACCHINE PER COMPRIMERE FORAGGI

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **21,300** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **1,978,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **260,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, e rame da rifondere. Quantità diverse.

Essa pone in vendita inoltre delle

MACCHINE PRESSE-LEDUC COMPLETE PER COMPRIMERE FORAGGI

ridotte a nuovo e che sono depositate nelle Stazioni di TORINO (P. N.); MILANO (Scalo Merci); REGGIO EMILIA e VERONA (P. V.).

I materiali e le macchine suddetti possono essere visitati nei Magazzini o nelle Stazioni ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 gennaio 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' ag-

giudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e REGGIO EMILIA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 12 dicembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla costruzione di un fabbricato Viaggiatori e di un Magazzino Merci alla Stazione di Asciano, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 6 dicembre 1880 al N. 6254, al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile, dal dì 15 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 1ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, a titolo di cauzione provvisoria, L. 1000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata e redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 29 dicembre andante.

La busta contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di un Fabbricato Viaggiatori e di un Magazzino Merci alla Stazione di Asciano.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 14 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla sistemazione ed all'ampliamento del piazzale, alla costruzione di piani caricatori e formazione di cortili merci alla Stazione di P. S. Giovanni apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 13 dicembre 1880 al N. 6385, ed al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile, dal dì 16 corrente nell'Ufficio dell'ing. Ispettore Capo della 2ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale della Società in Firenze a titolo di cauzione provvisoria, la somma di L. 500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano, od in titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata e redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 31 dicembre.

La busta contenente l'offerta, dovrà oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione esterna:

Offerta per la costruzione di piani caricatori, formazione di cortili Merci e sistemazione del piazzale di P. S. Giovanni.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 15 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

ANNO XIII. Mercoledì 29 Dicembre 1880. N.° 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Anno XIV

Col 1° gennaio 1881 il *Monitore* entra nel XIV anno di vita.

Fermo nel suo antico programma, che gli valse finora la benevolenza de' suoi abbonati e lettori, crede inutile diffondersi in nuove promesse, bastandogli questa sola, ch'esso non verrà mai meno ai propri impegni, e raddoppierà di cure per meritarsi sempre più quella stima e quel favore del pubblico, ch'ebbe ed avrà sempre in mira.

Affatto estraneo alle irritanti lotte della politica, alieno da qualunque polemica personale, non meno che dalle adulazioni verso chicchessia, continuerà ad occuparsi unicamente dei veri interessi materiali della nazione, essendogli particolarmente aperto un vasto campo di studio dai grandi progetti in corso per le costruzioni ferroviarie. Continuerà a riferire documenti ufficiali e fatti positivi, ed a raccogliere notizie bene appurate, seguendo con amore lo sviluppo delle industrie e delle arti più utili, così nel nostro paese, come presso le nazioni più civili ed operose.

Spera così di poter continuare il suo cammino, sorretto anche nel nuovo anno dal costante appoggio de' suoi fidi abbonati e lettori.

I nostri benevoli associati che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Nella seduta del 10 corrente, discutendosi alla Camera dei deputati il progetto di legge per modificazioni alla legge ferroviaria del 1879, furono da taluni oratori fatti vivaci appunti alla Società delle Strade ferrate Meridionali, senza che alcuno prendesse a confutarli.

Ora l'egregio Direttore di quella Società, comm. Borgnini, ha creduto suo dovere di rilevarli, indirizzando alla *Nazione* una lettera che, pei fatti storici accennati e per le giuste ed opportune considerazioni svolte in difesa di quella importante Amministrazione, merita di esser bene ponderata ed apprezzata da tutti gl'imparziali ed onesti.

Crediamo quindi di fare atto conveniente verso la Società stessa col riprodurre quella lettera, che riguarda una parte non piccola d'interessi nazionali, mentre si collega al vitale problema ferroviario in Italia.

Onorevole signor Direttore,

Oggi soltanto ho potuto avere sott'occhio il resoconto della seduta parlamentare delli 12 corrente, nella quale, discutendosi l'articolo 10 del progetto di legge per modificazioni alla legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, l'on. Ministro dei lavori pubblici prendeva impegno di presentare entro breve tempo al Parlamento una Convenzione da stipularsi con la Società delle Meridionali per modificare i patti di costruzione e di esercizio della rete sociale. In quella seduta furono pronunziate all'indi-

rizzo della Società parole molto aspre, alle quali mi credo in debito di rispondere. La mia risposta sarà breve e temperata, e le sarò obbligato se Ella, signor Direttore, vorrà ad essa accordare l'ospitalità nel diffuso e riputato suo periodico.

Il 16 giugno 1862, l'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici nel Gabinetto Rattazzi, presentava al Parlamento una Convenzione stipulata coi signori Rothschild e Talabot per una concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali ed in Lombardia. La concessione doveva durare 90 anni per la linea lombarda e 99 anni per la rete meridionale, con una garanzia chilometrica di 25,000 lire per la prima e di 29,000 lire per la seconda. Vi si aggiungeva un sussidio di venti milioni e tutti i prodotti netti della linea da Voghera a Piacenza, di spettanza dello Stato. L'onorevole Depretis, a nome della Commissione parlamentare, propose ai signori Rothschild e Talabot di sopprimere il patto relativo alla Voghera-Piacenza, unitamente ad altro patto, che stabiliva la separazione dalla rete lombarda e dell'Italia Centrale della rete veneta per incorporarla nella rete Sud-Austriaca. La proposta ministeriale essendo stata, con nota del 19 luglio, recisamente respinta, si costituì la Società delle Meridionali, la quale accettò il contratto Talabot colla rinunzia dei prodotti netti della Voghera-Piacenza, ed una diminuzione di lire 5000 per chilometro sulla sovvenzione della linea lombarda. L'intervento della Società delle Meridionali ebbe dunque per primo risultato di assicurare allo Stato un beneficio annuo:

Per la rinunzia ai prodotti della Voghera-Piacenza	L.	580,000
Per la diminuzione di sovvenzione sulla Lombarda	»	660,000
Totale per ogni anno	L.	1,240,000

Colla legge del 14 maggio 1865 fu riformata la concessione del 1862. La Società ricevette Bologna-Ancona-Ravenna già in esercizio, e la lunghezza totale della rete, che la Società doveva *costruire*, si elevò, compresa Foggia-Candela ed esclusa Bologna-Ancona-Ravenna, a chil. 1552. Ne ha costruiti finora 1330, cioè l'86 per cento del totale: restano 222 chilometri circa, che costituiscono le linee di Benevento-Campobasso-Termoli e di Aquila-Rieti. Fu detto e si ripete che la Società ha costruito i tronchi facili, omettendo i difficili; ma tale asserzione non ha fondamento alcuno sui fatti. Il vero è, che la Società ha mostrato di saper costruire i tronchi facili ed i difficili, e ne fanno prova le linee da Foggia a Napoli, da Bari a Taranto, da Ortona a Foggia, da Vietri ad Eboli, ed il ponte sul Po in Lombardia. Se le sue costruzioni rimasero incomplete, due ne furono le cause: le condizioni del credito, e l'impossibilità di fare una buona e solida costruzione colle modalità tecniche dell'Atto di concessione. La legge ultima di concessione è in data del 14 maggio 1865: nel 1866 si combattè la guerra dell'indipendenza; nel 1868 la Rendita pubblica era ancora a 55; com'era possibile costruire in detti anni le costose linee di Campobasso e di Rieti? Quest'impossibilità era riconosciuta dallo stesso Governo, al quale fin dal 1867 la Società aveva presentato i progetti di massima di tutte le linee, compresa Benevento-Termoli e Pescara-Rieti, senza che egli prendesse alcun provvedimento per la loro esecuzione.

Perdurando queste condizioni, il Governo stipulò colla Società la Convenzione del 14 ottobre 1868, per stralciare dalla concessione le linee Pescara-Rieti e Benevento-Termoli. Quella Convenzione non fu dal Governo eseguita, e la Società la denunziò il 6 marzo 1870, e ripresentò i progetti delle due linee. Fu approvata la Pescara-Aquila, che la Società costruì: sulla Campobasso-Benevento si elevò conflitto, volendo la Società dirigerla su Benevento ed il Governo su Ponte. Due Commissioni composte di ispettori del Genio civile, dopo un'ispezione locale, diedero ragione alla Società; ma il Governo non si decise ad un partito. Non è quindi colpa della Società se quella linea non fu in quel turno costruita.

All'on. Devincenzi successe nel Ministero dei lavori pubblici l'on. Spaventa. Durante la sua amministrazione, le linee non furono costruite. La ragione la dà l'on. Spaventa stesso nel suo discorso del 12 corr.; cito le sue parole: « Non costrinsi la Società a costruirla, perchè la mia intenzione era di mandarla via, non di tenerla ».

Come poi l'on. Spaventa concilii la sua dichiarazione d'oggi col fatto dell'aver egli firmata e per ben due volte presentata al Parlamento la Convenzione del 22 aprile 1874, colla quale accordava alle Meridionali l'esercizio delle Meridionali, delle Romane e delle Calabro-Sicule, e le affidava, per conto dello Stato, nuove costruzioni con somministrazione di 300 milioni di capitale, non spetta a me di chiarire.

Stipulata più tardi coll'on. Depretis la Convenzione del 1877, che non ebbe seguito, fu decretata l'inchiesta sulle ferrovie, e quindi fu approvata la legge sulle nuove costruzioni. Sull'invito del Governo, la Società si mostrò pronta a soddisfare ai suoi obblighi; ma il Governo stesso dovette riconoscere che la Società aveva ragione quando sosteneva che la linea di Campobasso doveva far capo a Benevento, che la lineo di Rieti doveva passare per Rocca di Corno, e che le modalità tecniche del Capitolato non erano applicabili alle nuove costruzioni. Il Governo è pronto a modificarle colla sanzione del Parlamento, e la Società, senza bisogno di tante sollecitazioni, costruisce di già a Benevento, a Termoli e ad Aquila simultaneamente.

Dopo quanto ho esposto sin qui, mi sembra dimostrato che, se le linee di Benevento-Termoli e di Aquila-Rieti non furono costruite prima d'ora, la Società non ne ha colpa. Per chi poi fosse curioso di sapere quale fosse l'intima opinione del Governo rispetto a quelle linee, son qui pronto a servirlo. Io leggo in un documento ufficiale le seguenti parole:

« Ma quali sono veramente gli interessi locali, che sarebbero lesi dalla proposta governativa, della soppressione dei tronchi fra Aquila e Rieti e fra Campobasso e la linea adriatica? Il commercio locale fra Aquila e Rieti è piccolissimo, e sarà anche più piccolo quando si potrà arrivare all'Aquila colla ferrovia senza passare per Rieti. Il mercato naturale di Rieti non è Aquila, è Terni, che si trova a molto minore distanza e sulla rete principale delle nostre strade ferrate. Ciò che nuoce a Rieti non è tanto la revoca della concessione Aquila-Rieti, quanto il ritardo della concessione Terni-Rieti. In ogni caso adunque, è il tronco Terni-Rieti che si dovrebbe costruire, prima del tronco Aquila-Rieti, per soddisfare gli interessi locali. Se si ammette che non debbasi per ora parlare della costruzione di quello, a maggior ragione si deve riconoscere la convenienza di rinviare a tempi migliori la costruzione di questo, molto più lungo, difficile e dispendioso.

« Fra Campobasso e Termoli, il paese più importante è Larino, che conta appena 6152 abitanti, e già trovasi non troppo distante dalla linea adriatica; e la linea Termoli-Campobasso, secondo i progetti che se ne hanno, ne sarebbe pur sempre distante di alcuni chilometri. Il benefizio delle popolazioni locali sarebbe affatto insignificante, di fronte alla spesa di quasi 35 milioni, richiesta dal più economico dei progetti. Un vantaggio considerevole e sicuro le popolazioni della provincia di Campobasso lo ottengono dalla costruzione del tronco Benevento-Campobasso, che le mette in più diretta comunicazione con Napoli ».

Queste parole sono dell'on. Spaventa, che le scriveva nella Relazione al progetto di legge presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 10 dicembre 1874, n. 33; e provano ad evidenza che il Governo non ha mai seriamente impegnata la Società al compimento della rete; e ciò per le ragioni esposte dall'on. Spaventa stesso nel suo discorso del 12 corr., ed anche perchè, nell'opinione del Governo, la costruzione di quelle linee doveva essere procrastinata, se non abbandonata del tutto.

Debbo ora dire due parole sulle Stazioni. Si lamentò l'ubicazione data alla Stazione di Pescara, e se ne diede colpa alla Società, mentre invece fu il Governo, che la volle situata fuori della zona allora fortificata della città di Pescara. Per due volte, alti funzionarii del Governo furono mandati sul luogo ad esaminare la quistione, e sempre fu deciso che non si avessero ad abbandonare le spese fatte dalla Società, le quali salirono a mezzo milione.

Si trovò a ridire perchè in alcune Stazioni i fabbricati

sono provvisorii. Queste Stazioni sono cinque o sei di numero. La Società spende ogni anno più d'un milione per costruzioni nuove sulle linee in esercizio, ed in queste spese annuali è sempre compreso qualcuno dei fabbricati da rendersi definitivi. In ciò la Società segue l'esempio delle Strade francesi ed inglesi, di traffico assai maggiore di quello delle Meridionali, e sulle quali si vedono in grandissimo numero fabbricati provvisorii ad uso Stazioni, i quali a poco a poco si fanno definitivi. Col sistema della Società, fra qualche anno anche i fabbricati saranno tutti ultimati; l'essenziale per una ferrovia è che lo sviluppo dei binarii corrisponda ai bisogni della circolazione, ed a ciò sempre si provvede colla maggior prontezza ed energia.

Si è chiesto finalmente dall'on. Finzi, che cosa avrebbe dato la Società in compenso dei favori che chiede al Governo.

Premetto che la Società non ha chiesto e non vuole favori, ma giustizia. Essa ha un patto collo Stato, che in cambio di certi oneri le assicura determinati proventi.

Colle costruzioni ch'essa ha fatte e con quelle che ha intrapreso e che compirà nel termine stabilito, i suoi impegni saranno soddisfatti. Essa quindi domanda che il Governo adempia ai propri. Gli impegni del Governo, a termini della legge 14 maggio 1865, sono di due specie: — assegno alla Società di una data sovvenzione; assegno di un determinato prodotto, ottenuto con una determinata tariffa fissata e convenuta nell'Atto di concessione. Il prodotto ottenuto colla tariffa contrattuale richiede una certa spesa; se la tariffa diminuisce, la spesa, per ottenere lo stesso prodotto aumenta, e quest'aumento di spesa costituisce un onere indebito di cui si grava la Società, e contro il quale essa ha diritto di muover richiamo. Le tariffe contrattuali furono ribassate, non per capriccio della Società, ma perchè i bisogni del traffico lo richiedevano.

La tariffa contrattuale si dimostrò adunque inapplicabile: la necessità di una revisione del contratto ne emergeva evidente. Questo contratto stabilisce che la ripartizione degli introiti abbia luogo fra Governo e Società in certe proporzioni, fino a che il prodotto non raggiunge L. 15,000 per chilometro. Raggiunta questa somma, ogni maggior prodotto grava per intero sulla Società. Patto eguale non si riscontra in alcuna concessione fuori d'Italia

Alla Società questo patto fu imposto dalla Commissione parlamentare e dal Governo nel 1865, ed essa dovette subirlo. Colle tariffe contrattuali, le 15,000 lire non si sarebbero forse mai raggiunte; ma la Società, premurosa di soddisfare il pubblico, tanto fece che dal 1867 al 1872 i prodotti salirono da 7680 a 14,914 lire per chilometro. Da otto anni l'interesse degli Azionisti, che la Società ha l'obbligo di tutelare, è in permanente conflitto coll'interesse del pubblico. Questo conflitto troppo ha durato, ed è tempo ormai che cessi. Il Governo ha dinanzi a sè due vie: vuole egli mantenere intatto il patto attuale della scala mobile? Egli è nel suo pieno diritto di farlo; ma la Società ha diritto di pretendere che si torni alle tariffe dell'Atto di concessione.

Vuole invece che la Società rinunzi definitivamente alle tariffe dell'Atto di concessione, e continui volonterosa a sviluppare il traffico delle proprie reti? Modifichi il patto della scala mobile in modo da conciliare gli interessi del pubblico con quelli della Società.

Tale è la questione nei suoi precisi termini: non si tratta quindi di favori mendicati da una parte e concessi dall'altra, ma di ritornare all'esatta esecuzione del patto contrattuale, ovvero di addivenire ad una transazione equa e giusta, nell'interesse comune delle parti e del paese.

Firenze, 19 dicembre 1880.

Suo dev.mo BORGNINI.

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
per l'anno 1878

(*Contin. e fine — Vedi num.* 51).

11. La tabella settima, che tratta dei *Trasporti a grande velocità*, comprende, come nelle precedenti Statistiche, 10 diverse categorie di trasporti, cioè: Bagagli, derrate, merci, numerario ed oggetti preziosi, carrozze, cavalli, cani, bestiame grosso, bestiame piccolo, e trasporti per conto del Governo.

Il peso totale dei *Bagagli* ascese col 1878 a quintali 349,840, e diede un prodotto di L. 1,568,280; mentre nel 1877 era di quintali 356,630, con un prodotto di lire 1,504,657. — La percorrenza media di un quintale è calcolata pel 1878 in chil. 108.50, con un prodotto medio di L. 4.31 per quintale e di L. 0.0397 per chil.; mentre nel 1877, la percorrenza media era di chil. 108.20, con un prodotto medio di L. 4 22 per quintale e di L. 0.039 per chil.

Il peso totale delle *Derrate* ascese nel 1878 ad 1,007,332 quintali, con un prodotto di L 2,125,471; mentre nel 1877 era stato di 1,002,771 quintali, con un prodotto di L. 2,025,430. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chil. 111.43 nel 1878, con un prodotto medio di L. 2.11 per quintale e di L. 0.019 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 106.26, con un prodotto medio di L. 2.02 per quintale e di L. 0.019 per chil.

Il peso totole delle *Merci* ascese nel 1878 ad 1,100,402 quintali, con un prodotto di L. 5,658,608; mentre nel 1877 era stato di 1,116,035 quint., con un prodotto di lire 4,826,053. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chil. 124.24 nel 1878, con un prodotto medio di L. 4.60 per quintale e di L 0.037 per chil ; mentre nel 1877 fu di chil. 113 68, con un prodotto medio di L. 4.32 per quintale e di L. 0,038 per chil.

Il peso totale del *Numerario e degli oggetti preziosi* ascese nel 1878 ad 809,656 quintali, con un prodotto di L. 509,685; mentre nel 1877 ascese a quintali 884,820, con un prodotto di L. 544,038. — La percorrenza media di un quintale è calcolata nel 1878 in chil. 146.93, con un prodotto medio di L. 0.63 per quintale e di L. 0.004 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 141.15, con un prodotto medio di L 0.061 per qnintale, e di L. 0.004 per chil.

Il numero totale delle *Carrozze* ascese nel 1878 ad 823, con un prodotto di L. 64,537; mentre nel 1877 ascendeva a 734, con un prodotto di L. 54,164 — La percorrenza media di una carrozza è calcolata pel 1878 in chil. 135.73, col prodotto medio di L. 74.77 per carrozza e di L. 0.553 per chil.; mentre nel 1877 era calcolata in chil. 132.45, col prodotto medio di L. 73.79 per carrozza e di lire 0.557 per chil.

Il numero totale dei *Cavalli* fu nel 1878 di 21,920, e diede un prodotto di L. 170,203; mentre nel 1877 fu di 27,770, con un prodotto di L. 197,790 — La percorrenza media di un cavallo era calcolata nel 1878 in chil. 80.24, con un prodotto medio di L. 7.76 per cavallo e di L. 0.087 per chil.; mentre nel 1877 era calcolata in chil. 81.83, con un prodotto medio di L. 7.12 per cavallo e di L. 0.087 per chil.

Il numero totale dei *Cani* ascese nel 1878 a 29,312, e diede un prodotto di L. 63,410; mentre nel 1877 ascese a 29,928, con un prodotto di L. 66,211 — La percorrenza media di un cane è calcolata pel 1878 in chil. 54.00, con un prodotto medio di L. 2.16 per cane, e di L. 0.040 per chil; mentre nel 1877 era di chil. 55.12, con un prodotto medio di L. 2.21 per cane e di L. 0.050 per chil.

Il numero totale del *Bestiame grosso* ascese nel 1878 a 201,885, e diede un prodotto di L. 948,860; mentre nel 1877 ascese a 224,309, con un prodotto di L. 1,100,623 — La percorrenza media di un animale grosso è calcolata nel 1878 in chil. 111.84, con un prodotto medio di L. 4.70 per animale e di L. 0.042 per chil.; mentre nel 1877 ascese a chil. 113 92, con un prodotto medio di lire 4.91 per animale e di L. 0.043 per chil.

Il numero totale del *Bestiame piccolo* ascese nel 1878 a 717,297, dando un prodotto di L. 1,007,192; mentre nel 1877 ascendeva a 706,211, con un prodotto di lire 1,033,272 — La percorrenza media di un animale piccolo è calcolata pel 1878 in chil. 127.41, con un prodotto medio di L. 1.53 per animale, e di L. 0.012 per chil.; mentre nel 1877 era calcolata in chil. 115.13, con un prodotto medio di L. 1.46 per animale e di L. 0.013 per chil.

Finalmente il peso totale dei *Trasporti per conto del Governo* ascese nel 1878 a 71,818 quintali, con un prodotto di L. 245,848; mentre nel 1877 ascendeva a quintali 82,761, con un prodotto di L. 272,300. — La percorrenza media di un quintale è calcolata nel 1878 in chil. 163.14, con un prodotto medio di L. 3.42 per quintale e di L. 0.021 per chil.; mentre nel 1877 era calcolata in chil. 156.57, con un prodotto medio di L. 3.29 per quintale e di L. 0.021 per chil.

12. Dell'ottava tabella, riguardante il suddetto movimento a grande velocità da linea a linea, crediamo inutile occuparci, come per le altre consimili.

Occupandoci invece della tabella nona, che tratta dei *Trasporti a piccola velocità*, notiamo ch'essa comprende, come nelle precedenti Statistiche, 6 diverse categorie, cioè: Mercanzie, carrozze, cavalli, bestiame grosso, bestiame piccolo e trasporti per conto del Governo.

Le *Mercanzie* sono poi suddivise in otto classi, comprese tre con tariffe speciali. Il peso totale di tutte queste classi ascese nel 1878 a 4,829,051 tonnellate, che diedero un prodotto complessivo di L. 42,656,642; mentre nel 1877 il peso totale ascendeva a tonn. 4,894,778, con un prodotto di L. 41,650,199. — La percorrenza media di una tonnellata è calcolata pel 1878 in 119.60 chil., con un prodotto medio di L 8.84 per tonn. e di L. 0.0739 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 121.65, con un prodotto medio di L. 8.51 per tonnellata e di L. 0.0703 per chil.

Il numero totale delle *Carrozze* fu nel 1878 di 1,490, con un prodotto di L. 35,695; mentre nel 1877 era di 2,149 con un prodotto di L. 48,154. — La percorrenza media di una carrozza è calcolata pel 1878 in chil. 73.91, col prodotto medio di L. 23.95 per carrozza e di L. 0.3240 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 74.50, col prodotto medio di L. 22.41 per carrozza e di L. 0.3008 per chil.

Il numero totale dei *Cavalli* fu nel 1878 di 6,510, con un prodotto di L. 24,655; mentre nel 1877 non fu che di 4,632, con un prodotto di L. 14,142. — La percorrenza media di un cavallo è calcolata pel 1878 in chil. 61.97, col prodotto medio di L. 3 78 per cavallo e di L. 0.610 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 44.57, col prodotto medio di L. 3.05 per cavallo e di L. 0.684 per chil.

Il numero totale del *Bestiame grosso* fu nel 1878 di 136,059, col prodotto di L. 372,257; mentre nel 1877 non fu che di 135,143, col prodotto di L. 311,883. — La percorrenza media di un animale grosso è calcolata nel 1878 in chil. 85 31, col prodotto medio di L. 2.73 per animale e di L. 0.0329 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 86.35, col prodotto medio di L. 2.33 per animale e di L. 0.0270 per chil.

Il numero totale del *Bestiame piccolo* ascese nel 1878 a 315,239, con un prodotto di L. 256,866; mentre nel 1877 era di 283,115, con un prodotto di L. 250,161. — La percorrenza media di un animale piccolo è calcolata nel 1878 in chil. 73.64, con un prodotto medio di L. 0.81 per animale e di di L. 0.0110 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 81.08, con un prodotto medio ci L. 0.88 per animale e di L. 0.0109 per chil.

Il prodotto complessivo del bestiame grosso e piccolo ascese quindi nel 1878 a L. 629,123, mentre nel 1877 non fu che di L. 565,014.

Finalmente il peso totale dei *Trasporti per conto del Governo* ascese nel 1878 a 35,874 tonn., con un prodotto di L. 331,062; mentre nel 1877 ascese a 37,101 tonn., con un prodotto di L. 354,419 — La percorrenza media d'una tonnellata è calcolata nel 1878 in chil. 145.87, col prodotto medio di L. 9.23 per tonnellata e di L 0.0633 per chil.; mentre nel 1877 era di chil. 145.80, col prodotto medio di L. 9.55 per tonnellata e di L. 0.0655 per chil.

13. Seguono poi le tabelle decima, undecima, duodecima e decimaterza, riguardanti il movimento parziale delle merci a piccola velocità da linea a linea, e quello delle merci a grande e piccola velocità per Stazione e e per categoria, col confronto fra gl'introiti e le spese rispettive; ma di queste tabelle parziali, non meno che delle consimili precedenti, crediamo inutile occuparci, come abbiamo fatto anche per le Statistiche degli anni scorsi.

Bensì dalla tabella XIII raccogliamo queste poche cifre riassuntive, che presentano un interesse generale, confrontate pure con quelle dell'anno precedente:

		1878		1877
Prodotto totale dei trasporti	L.	94,764,162	L.	93,549,840
A cui aggiungendo				
a) per convogli speciali .	»	45,314	»	30,712
b) per introiti diversi della G. e P. Velocità	»	1,233,221	»	1,284,075
c) per prodotti indiretti. .	»	1,410,014	»	1,108,345
Si ha il prodotto complessivo lordo, già indicato nella 1ª tabella, di	L.	97,452,711	L.	95,972,972

Chiudendo questa nostra rassegna, tributiamo di nuovo volentieri i dovuti elogi ai compilatori di un così diligente ed interessante lavoro, che speriamo veder continuato per l'avvenire con sempre più ricchi elementi e soddisfacenti risultati.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Rileviamo con piacere che sulle ferrovie dell'Alta Italia il movimento delle merci continua ad essere considerevolissimo. I mezzi straordinarii, ai quali l'Amministrazione ebbe ricorso in questi ultimi mesi, in cui d'ordinario si concentra il massimo lavoro dell'anno, non potranno certo per ora essere abbandonati.

Ond'è che l'Amministrazione medesima, allo scopo di provvedere nel miglior modo alle esigenze del traffico, sta trattando un nuovo contratto di proroga per la locazione dei 500 carri ungheresi, già presi in affitto pel solo periodo di tre mesi; ed eguale proroga si stabilirà per le 10 locomotive avute a nolo dalla Staatsbahn.

Questa misura transitoria riescirà certo molto gravosa all'Amministrazione; ma essa non esita ad adottarla per le sollecitudini dovute al commercio delle

nostre provincie, e nella lusinga che allo scadere delle suddette proroghe, potrà cominciarsi a ricevere il materiale ruotabile da essa ordinato per la massima parte all'industria nazionale e che ora trovasi in costruzione.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha delegato l'ispettore del Genio civile comm. Biglia ad esaminare il Block-system Ceradini, ora in esperimento sulla tratta della linea ligure di levante da Genova P. B. a Recco, ed a studiarne i risultati ottenuti, per poter decidere sulla opportunità di estenderne gli esperimenti alla intera linea Genova-Spezia, e conseguentemente giudicare sul valore pratico del sistema.

Al detto esame prenderanno parte anche i sig. cav. Mantegazza, ing. in capo della Manutenzione e lavori; cav. Kossuth, ff. d'ing. capo della Trazione e del materiale; cav. Maroni, ing. capo dei Telegrafi ; e comm. Boselli, capo Traffico della 3ª Divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia, i quali si riuniranno a Genova il 3 gennaio prossimo.

><

Sappiamo che, in seguito all'approvazione data dal Consiglio superiore dei lavori pubblici al progetto di ferrovia da Parma a Suzzara per Guastalla, venne dal Ministero sottoposto al Consiglio di Stato lo schema di Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di quella ferrovia al Consorzio appositamente costituitosi fra i Comuni interessati.

><

Come già abbiamo annunziato, col 1° del nuovo anno saranno attuate sulle strade ferrate Romane le nuove tariffe interne, che, sulla proposta di quella Direzione generale, furono di recente approvate dal Ministero. Col giorno 31 del corrente mese resteranno quindi interamente abrogate le tariffe generali e speciali in vigore, tanto sulle linee dell'antica rete italiana, quanto su quelle della ex rete pontificia.

Le tariffe poi in vigore pei trasporti in servizio cumulativo con le Ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali vengono prorogate a tutto il 10 gennaio p. v., e per conseguenza l'applicazione delle nuove tariffe ai trasporti medesimi avrà luogo a partire dal successivo giorno 11.

><

Il giorno 27 del corrente mese, venne aperto all'esercizio il nuovo tronco di ferrovia da Potenza a Grassano; e, come abbiamo annunziato nel nostro numero precedente, sulla linea Napoli-Eboli-Metaponto venne attivato un orario provvisorio, con riserva di far luogo quanto prima possibile al nuovo orario generale conseguente dall'apertura dell'intera linea Eboli-Metaponto.

><

La Direzione della ferrovia Sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha proposto, ed il Ministero dei lavori pubblici ha approvato, alcune modificazioni nella corsa dei treni sul tronco da Palermo a Partinico, tendenti a migliorarne l'orario attuale.

><

Il giorno 10 del prossimo gennaio si riuniranno in Milano, sotto la presidenza dell'Ispettore governativo delle Strade ferrate comm. F. Biglia, i rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di studiare l'unificazione dei segnali ferroviarii.

><

L'Ispettore del Genio civile cav. Spadon ha proceduto alla visita di ricognizione delle opere eseguite dall'Impresa Marsaglia per la costruzione del tronco di ferrovia compreso fra il Rio Costa da presa ed il confine austro-ungarico (linea Udine-Pontebba), ed ha riconosciuto che le opere stesse sono, in linea tecnica, meritevoli del collaudo definitivo.

><

Sul primo tronco della ferrovia da Faenza a Pontassieve sono successi alcuni disordini, causati da lavoranti, i quali pretendevano che l'appaltatore assumesse in servizio un numero di operaj superiore al bisogno. Da parte dei lavoranti rimasti senza occupazione venne fatta pressione su quelli occupati perchè lasciassero i lavori, epperciò i lavori stessi furono per qualche giorno sospesi. Però, in seguito anche all'intervento della forza pubblica, poterono essere ripresi, ed ora continuano senza interruzione.

><

L'ingegnere-capo del Genio civile di Torino, cavaliere Marone, ha presentato al Ministero il progetto della ferrovia da Bra a Carmagnola, inscritta al n. 3 della tabella B, annessa alla legge del 29 luglio 1879. Mancandoci oggi lo spazio per dare dettagliate informazioni tecniche sul tronco predetto, ci riserbiamo a farlo in un prossimo numero.

><

Per la linea da Macerata ad Albacina e Fabriano, di 2ª categoria, è stato dall'apposito Ufficio tecnico governativo completato il progetto del tronco della linea medesima, compreso fra Sanseverino e Matelica, della lunghezza di m. 19,550. L'importo preventivato pei lavori di questo tronco ammonta a L. 2,282,000, delle quali a base d'asta L. 1,800,000, e L. 482,000 per espropriazioni, armamento e lavori imprevisti, a cui provvederà l'Amministrazione governativa.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 25 dicembre 1880.

Il Consiglio ha approvato :

Un progetto di opere addizionali da eseguirsi nella Stazione ferroviaria di Potenza, in seguito dell'apertura all'esercizio del tronco Picerno-Potenza;

Un progetto per rialzamento di binario tra i chilometri 19 e 24 della linea ferroviaria Roma-Pisa;

Una proposta della Direzione delle Strade ferrate Romane per la costruzione di sessanta case cantoniere lungo la linea Roma-Ceprano, e sua diramazione Ciampino-Frascati, e lungo la linea Roma-Livorno e sua diramazione Cecina-Saline;

Un piano regolatore e di ampliamento della parte occidentale della città di Caltanissetta nei pressi di quella Stazione ferroviaria;

Ed un progetto per costruzione di nuovi magazzini esterni ed altre opere di sistemazione nella Salina demaniale di Lungro, in provincia di Cosenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 16 corr., ha preso fra le altre le seguenti deliberazioni:

Delegò i signori consiglieri Massa, Garneri e Borella al convegno proposto dalla Deputazione provinciale di Cuneo allo scopo di proporre le quote di concorso delle due Provincie nella costruzione della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore.

Nuovamente deliberando sulla domanda del sig. avv. Gaspare Levi per la concessione di un *tramway* a vapore da Ivrea a Santhià, mandò comunicarsi al medesimo il relativo progetto di Capitolato speciale, per quanto riguarda il tratto di strada scorrente nella provincia di Torino.

Mandò alla Società generale di ferrovie economiche di Bruxelles, richiedente la concessione di un *tramway* a vapore, con scartamento di 0.75 sulla suddetta linea da Santhià ad Ivrea, di far fede anzitutto di avere riportata l'autorizzazione governativa per eseguire le operazioni determinate dal suo statuto nel Regno d'Italia.

In seguito alla rinunzia del signor Cattaneo ai sussidii dei Comuni per la chiesta cessione di *tramways* sulla linea di strada provinciale Rivarolo, Valperga, Cuorgnè, mandò all'Ufficio tecnico provinciale di compilare il relativo Capitolato speciale.

Ferrovia Settimo Rivarolo. — In relazione alla notizia data nelle nostre *Informazioni* del numero precedente, possiamo oggi aggiungere che l'incanto definitivo per la vendita della suddetta ferrovia avrà luogo il 24 gennaio prossimo, presso il notaio Carlo Torretta in Torino. (Vedi *Annunzii*).

Tramway Brescia-Orzinovi. — Dice la *Provincia di Brescia*, del 25, che la guidovia per Orzinovi procede alacremente. I binarii sono ora collocati fino oltre Chiesa Nuova, verso il ponte sul Mella.

Ferrovia Adria-Chioggia. — Alle ore 10 antimeridiane del 10 gennaio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Rovigo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra Adria e Loreo, della lunghezza di m. 10,400 (escluse le espropriazioni stabili e temporanee per le cave d'imprestito e l'armamento), per la presunta somma di L. 374,821.

I lavori dovranno essere compiuti entro 10 mesi dal giorno della consegna. Gli aspiranti all'asta dovranno esibire, oltre i soliti documenti, la ricevuta di una delle Tesorerie provinciali di Roma o di Rovigo pel deposito interinale di L. 18,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 36,000, come sopra.

Tramways di Roma. — Lunedì finalmente si è attivato il pubblico servizio del *tram* per Via Nazionale.

È stato accolto come una novità.

Nell'antica via di S. Romualdo c'era una folla di curiosi a guardare le carrozze, che andavano e venivano con la massima precisione. Nelle carrozze non c'era mai un posto vuoto: tutti volevano fare l'esperimento del *tram*

Le carrozze sono di bella forma, eleganti e comodissime; i cavalli robusti e di bell'apparenza; i cocchieri e i conduttori, con un vestito uniforme.

Le carrozze sono tirate da due cavalli, ma nella salita di Magnanapoli vi si aggiungono due muli, che tirano con molto ardore.

Il servizio ha proceduto benissimo, e l'Impresa ha raccolto approvazione e quattrini.

Ferrovie Sarde. — L'ing. cav. Luigi Polese, già Direttore dell'esercizio, avendo cessato definitivamente di far parte del personale della Compagnia delle Ferrovie Sarde, il Consiglio d'amministrazione, con deliberazione del 23 corrente, ha nominato a Direttore dell'esercizio il sig. cav. ing. Lodovico Martinoli, a partire dal 1° gennaio prossimo.

Notizie Ferroviarie Estere

Tunnel del Gottardo. — I giornali di Ginevra del 24 annunziano che martedì scorso un treno colla valigia postale italiana traversò per la prima volta il tunnel del Gottardo. Esso si componeva di undici vetture, tirate alternativamente da locomotive ad aria compressa e da cavalli; ed impiegò quattro ore nel tragitto.

Tunnel del Monteceneri. — Scrivono dal Monteceneri alla *Gazz. Ticin.* del 23:

Oggi, alle 4 pom., dalla fronte d'attacco Sud del tunnel si udirono distintamente le mine esplose all'attacco Nord.

Il nucleo che rimane ancora a perforarsi è di metri 495.

Un tal fatto dimostra la compattezza e l'omogeneità della massa rocciosa, che si interpone fra i due attacchi; ed in base ai risultati precedenti di avanzamento, è presumibile che il tunnel sarà perforato completamente verso la fine di aprile p. v.

Ferrovie francesi — Dopo aver sollevato molte ed ardenti polemiche (dice il *Journ. des trav. pub.*), la questione del riscatto delle ferrovie pare finalmente risolta nel senso più conforme agl'interessi del paese, ai voti dell'opinione pubblica, al mutuo rispetto pei contratti. Il ritiro del progetto di legge pel riscatto parziale dell'Orléans è una soddisfazione accordata ai Consigli generali, alle Camere di commercio, alle Camere consultive d'arti e mestieri, cioè a tutti coloro che rappresentano i veri interessi della nazione, senza preoccuparsi delle formule teoriche.

Come lo spiegò da ultimo il Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati, il problema attuale si restringe a questi due termini: 1° assicurare l'esercizio delle linee nuove; 2° riformare nella misura del possibile il regime delle tariffe. Ora nulla dimostra che, per giungere ad un risultato soddisfacente, sia necessario procedere ad un mutamento radicale del sistema che funziona oggidì, come vorrebbero i fautori del riscatto......

L'interesse stesso delle Compagnie di attirare a sè il traffico da ogni parte, le spinse a concedere tariffe meno elevate. Le cifre seguenti indicano quanto la progressione decrescente delle tariffe abbia influito sullo sviluppo dei trasporti: nel 1855, la tariffa media delle merci era di fr. 0.07648 per chil., ed il numero delle tonnellate chilometriche trasportate ascendeva a 10,331,357; nel 1879, la tariffa media chilometrica si abbassava a fr. 0.05847, e la cifra dei trasporti si elevava a 59,990,818 tonn. chilometriche.

Ora sarebbe veramente strano che le Compagnie misconoscessero i propri interessi al punto di rifiutarsi a concedere delle riduzioni di tasse, quando è esuberantemente provato dai fatti che tali riduzioni sono per esse fonte di considerevoli aumenti di prodotti.

D'altra parte, lo Stato, prendendo la difesa degli interessi pubblici, non lascia alla sola iniziativa delle Compagnie la cura di modificare le tariffe. L'omologazione di queste è riservata espressamente al Governo; ed il ministro Sadi Carnot lo disse espressamente in questi termini nel suo ultimo discorso alla Camera:

« Io vi rammenterò che la omologazione delle tariffe, considerata per lungo tempo come una semplice formalità, è oggidì preceduta dal più scrupoloso esame; e che le Compagnie hanno formalmente riconosciuto, sono appena pochi mesi, il diritto del Ministro dei lavori pubblici di rivedere le omologazioni provvisorie di tariffe speciali. Vi rammenterò ancora che, se a termini dell'ordinanza del 1846, le proposte di tariffe erano comunicate soltanto alle Camere di commercio delle regioni traversate dalle ferrovie a cui tali tariffe si applicavano, non è più lo stesso oggidì. Un bollettino abdomadario è inviato a tutte le Camere di commercio, e comprende tutte le proposte di tariffe da omologare, sulle quali le Camere stesse sono indistintamente invitate a formulare le loro obbiezioni ed osservazioni ».

Dopo tali spiegazioni, non si può guari affermare che lo Stato sia disarmato di fronte alle Compagnie; nè si può più sostenere la tesi, secondo la quale l'interesse generale esigerebbe che lo Stato, modificando tutto il meccanismo dell'organizzazione attuale, procedesse al riscatto delle ferrovie per giungere ad una nuova tariffazione più conforme agl'interessi delle popolazioni.

Ferrovie belghe. — Giungono gravissime notizie sulle inondazioni nel Belgio. Tutta la città di Huy è sotto acqua; la ferrovia fra Liegi e Mastricht è interrotta; sulla linea Liegi ed Amur parecchie Stazioni sono inondate. A Pernirs, Charleroi, Mons e Mastricht avvennero gravi danni.

Ferrovie austro-bulgare. — I giornali di Vienna credono prossima la soluzione della questione fra l'Austria-Ungheria ed il Principato di Bulgaria relativamente alla determinazione del tracciato delle linee ferroviarie, che devono unire i due paesi alla Turchia europea.

I progetti, tra i quali si tratta di fare la scelta, sono i seguenti:

« L'Austria-Ungheria, considerando che la Bulgaria è stata sostituita agli obblighi della Porta, domanda la costruzione di una linea che, avendo il suo punto di partenza alla frontiera serba e passando per Sofia, si allacci a Bellova alle vie della Romelia.

« La Compagnia austriaca, la *Staats-Bahn*, propone un tracciato che, muovendo dalle linee austriache sulla frontiera della Transilvania e della Rumenia, attraversi quest'ultimo paese, e, toccando Craiova, passi il Danubio a Nicropolis, attraversi i Balcani a Chipka, e si allacci a Yeni-Saghra alle vie della Romelia.

« Finalmente una Compagnia francese propone, come la *Staats-Bahn*, di far passare la linea attraverso la Rumenia; ma la linea da costruirsi, in luogo di passare il Danubio a Nicopolis, lo attraverserebbe a Rahova, donde si dirigerebbe sopra Sofia, per raggiungere poi le vie della Romelia a Bellova.

« I due ultimi progetti differiscono dal primo, in quanto che metterebbero il paese di qua e di là del Danubio, la riva sinistra e la riva destra, in comunicazione con questo fiume ».

La Bulgaria sembra mostrare delle preferenze per il progetto della Compagnia francese.

— Nella seduta del 21 corrente alla Camera bulgara, il presidente del Ministero, in risposta ad un'interpellanza relativa alle ferrovie, dichiarò che il Governo studiava la quistione dal punto di vista della rete ferroviaria generale bulgara, che comprendeva le linee Rustschuk-Tirnova, Seni-Saghra, Sofia-Tirnova, Sofia-Widdino, Sofia-Küstendsche. La Camera adottò una mozione, secondo cui il Governo era autorizzato a continuare i suoi studii per la costruzione d'una linea, che unirebbe la rete europea colle reti orientali in modo rispondente ai bisogni, ed in caso di bisogno, a convocare straordinariamente la Camera per la soluzione di tale quistione.

Ferrovie russe. — In seguito alle rimostranze fatte dalla Germania, il Ministro della guerra in Russia avrebbe rinunciato per ora al progetto di costruire una ferrovia strategica a grande sezione lungo la riva destra della Vistola. È da osservarsi però che su un esteso tratto di quella riva esiste già una ferrovia a sezione ridotta. Il Ministro ha invece progettata la immediata costruzione dell'altra linea Ivangorod-Dombrowa, che ha pure grande importanza sotto il rapporto strategico.

Disastro in Inghilterra. — Presso Leeds, il 21 corr., avvenne uno scontro di treni; il treno partito da Londra urtò, verso le cinque di sera, in un convoglio di mercanzie. I due treni andarono in pezzi; due passeggeri morirono sul colpo, e molti rimasero feriti. — Lo stesso giorno, al treno scozzese espresso, nelle vicinanze di Darham fu tirata una fucilata; ne rimase ferito leggermente un viaggiatore.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta* del 19 dicembre ha pubblicato l'atto di fondazione della Società anonima avente lo scopo di acquistare, terminare ed esercire le ferrovie da Madrid e Cacérès al Portogallo, con un capitale di 25 milioni di fr., diviso in 50,000 azioni da fr. 500 ciascuna.

I fondatori della nuova Società sono i sig. I. Çamondo e C., il marchese di Guadalmina, G de la Hante, Ed. Blount, J. de la Bouillerie, S. Le François, gli esecutori testamentarii del sig. de la Gandara.

Il primo Consiglio d'amministrazione, nominato per 5 anni, è composto come segue: Ed. Blount, M. Bedet, marchese de Cabra, E. Gutierrez y Calleja, A. de Camondo, G. de la Hante, A. Diaz Ajero, J. de Echegaray, J. de la Gandara, il marchese de la Guadalmina, J. de la Bouillerie, S. Le François, S Moret y Prendergast, e J. de Reina y Frias.

— Da un interessantissimo lavoro sulle ferrovie spagnuole, di recente pubblicato dal signor Giacomo Folch Pacelleda, capo della ferrovia di Tarragona a Barcellona, rileviamo i seguenti dati:

Al 30 giugno 1879 erano in esercizio 38 linee, della complessiva lunghezza di chilometri 6147, le quali nel periodo dal primo luglio 1878 al 30 giugno 1879 dettero un prodotto totale di lire italiane in oro 128,988,994.

Il prodotto chilometrico per le differenti linee varia fra un *massimo* di lire 114,386 (linea delle miniere di Triano alla ria di Bilbao, chilometri 8, e un *minimo* di lire 2316 (linea Zaragora a Pina, chilometri 33) — La prima di queste due ferrovie è esercitata per conto diretto dei proprietarii delle miniere, la seconda dal Governo, il quale è stato obbligato recentemente a sospendere su di essa il traffico.

Notizie Diverse

Concorso governativo pei lavori di Roma. — Radunatasi il 22 corr. la Commissione incaricata di studiare e riferire sulla proposta di legge relativa al concorso governativo per Roma, i commissarii furono unanimi nel riconoscere la convenienza e la necessità di venire in aiuto al Municipio romano e concorrere ad assicurare la prosperità e lo splendore della Capitale del Regno, ma deliberarono esser necessario di chiedere al Ministero parecchi documenti relativi all'amministrazione del Comune, prima di prendere qualsiasi deliberazione.

Frattanto la Commissione si è limitata ad esaminare in massima le proposte che le sono presentate. L'articolo che più incontra difficoltà è il 4°, ove si tratta dell'esenzione della tassa pei nuovi fabbricati.

Dopo aver dato incarico al suo presidente di richiedere i documenti accennati, la Commissione si è aggiornata al 3 gennaio prossimo.

I lavori del Tevere. — I lavori di sistemazione del Tevere e la demolizione delle sassaie, che facevano da contrafforti agli edifizii dell'isola Tiberina, hanno prodotto in essi tale indebolimento, che la violenza del fiume nelle ultime piene ha scalzato le fondamenta delle case appartenenti all'Ospedale di S. Giovanni Calibita, e gli archi dell'Ospedale stesso amministrato dal Comune, con minaccia di gravissimi danni.

Perchè i danni finora verificatisi non abbiano seguito, e per rimediare ai danni futuri, il Municipio ha citato d'urgenza il Ministero dei lavori pubblici avanti il tribunale civile di Roma, con abbreviazione di termini, chiedendo al tribunale che sia deputato un perito perchè stabilisca i lavori occorrenti a riparare i danni avvenuti ed impedire gli ulteriori, con facoltà di adottare quei provvedimenti che non ammettono indugio. Il Municipio chiede poi al tribunale che sia prefisso al suddetto Ministero un breve termine ad eseguire i lavori, che saranno dal perito indicati per rimuovere il danno e il pericolo; scorso il qual termine senza effetto, il Municipio stesso venga abilitato a fare i prescritti lavori a spese e rischio del convenuto, oltre l'emenda dei danni.

Il Presidente del tribunale ha accolto la domanda di rito sommario con abbreviazione di termini, e la Giunta ha

già chiesto al Consiglio comunale la facoltà perchè il Sindaco possa continuare la lite.

Sperasi però in una sollecita soluzione in via amministrativa.

Acquedotto di Genova. — È pubblicata la Relazione della Giunta municipale di Genova pel progetto di cessione temporanea del civico acquedotto ad una Società rappresentata dall'ing. cav. Luigi Timosci. La Relazione è favorevole al progetto.

La detta Società si obbliga ad eseguire a sue spese, rischio e pericolo, le seguenti opere:

Costruzione di un serbatoio d'acqua della capacità non minore di metri cubi 1,500,000, nella valle di Bargagli, giusta il progetto di massima presentato;

Apertura di due gallerie a traverso le colline di Gambonia e dell'Acquamarcia, e la costruzione in esse del pubblico acquedotto in surrogazione del tronco del medesimo acquedotto in quella località rovinato od inservibile, e formato attualmente con casse di legno fasciate internamente di zinco;

Riparazione e manutenzione dell'opera di detto acquedotto in tutto il suo corso in buone condizioni di stabilità e solidità, mediante l'esecuzione di tutti i necessarii lavori, variandone anche il corso e modificandone il tracciato nei punti nei quali ciò fosse necessario.

Per tutta la durata della concessione, il Municipio di Genova pagherà annualmente alla Società la somma di L. 38,400.

La Società assume l'obbligo di mantenere giornalmente, anche nelle più prolungate siccità, l'erogazione ad ogni singolo rubinetto od oncia d'acqua della 365ª parte di quell'acqua che in media avrebbe derivato annualmente alla bocca di erogazione infissa nella cassa del pubblico acquedotto, durante un decennio, con tubo d'erogazione conforme agli attuali civici regolamenti.

La pozzolana vulcanica. — Il *Popolo Romano*, del 23, scrive:

Annunziamo con piacere che in questi ultimi giorni si è stabilita in Roma, sotto la direzione commerciale del cav. Cirio, una Società seria per la raffinazione della pozzolana vulcanica.

Come tutti sanno, il commercio di questa pozzolana trovavasi molto compromesso per la concorrenza che le facevano le calci idrauliche ed i cementi del Theil nella valle del Rodano ed in Francia.

Questo pericolo è ora scongiurato, mercè l'attività a tutti nota del cav. Cirio, il quale, ne siamo certi, applicandosi a questa importante e nuova industria, le darà quello sviluppo che riuscì ad imprimere ai prodotti del nostro suolo nelle più lontane regioni

Miniere dell'Elba. — Il Governo, a quanto dice l'*Opinione*, è deciso a dare nuovamente in appalto l'esercizio delle miniere di ferro nell'isola d'Elba, il contratto attuale scadendo il 30 giugno 1881.

Due offerte sono state finora presentate: l'una dalla Società Bastogi e C., l'altra da una Società di capitalisti francesi. Su queste offerte il Governo non ha preso ancora alcuna risoluzione.

Stabilimento di Pietrarsa. — Il *Diritto* dice che il Ministro dei lavori pubblici ha condotto molto innanzi le trattative affinchè lo Stabilimento di Pietrarsa sia riscattato ed esercitato per conto delle Meridionali e delle Calabro-Sicule. È allo studio un progetto di legge su tale argomento.

Esposizione industriale nazionale di Milano. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il Regio Decreto del 19 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, pel concorso dello Stato nelle spese dell'Esposizione industriale nazionale di Milano in L. 500,000, da stanziarsi nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio pel 1881.

Concorsi. — Presso il Municipio di Savigliano è aperto il concorso, a tutto gennaio p. v., al posto di Perito civico, con l'annuo assegno di L. 2200. Gli aspiranti dovranno dirigere le istanze al detto Municipio, corredate dei documenti richiesti, tra cui quello d'Ingegnere od Architetto.

— È pure aperto il concorso ad un posto d'Ingegnere di 3ª. classe nell'Ufficio tecnico provinciale di Cuneo, coll'annuo assegno di L 2499, oltre d'un decimo ad ogni quinquennio senza promozione. Le istanze documentate devono esser dirette alla Deputazione provinciale entro il 15 gennaio p. v.

— È aperto il concorso anche al posto di Ingegnere-Capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Brescia, a cui va annesso lo stipendio normale di L. 4,000, aumentabile, dopo 15 anni di servizio, di un decimo per due quinquennii, con diritto a pensione e ad indennità di trasferte.

Gli aspiranti al detto posto dovranno presentare alla Deputazione provinciale non più tardi del giorno 20 p. v. gennaio. le loro istanze corredate dei relativi documenti.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corr., in Gerace Marina (provincia di Reggio Calabria) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Uffizio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che è ristabilita la linea della Siberia. I telegrammi a destinazione della Russia d'Asia e del Giappone riprendono perciò il loro istradamento normale.

Vaglia postali militari — Dovendo col 1° del pross. gennaio andare in vigore le nuove istruzioni pel servizio dei vaglia militari, la Direzione generale delle poste ha pubblicato in apposito fascicolo le nuove norme stabilite pel governo di questo particolare servizio, cioè:

1. che l'ammontare dei vaglia militari non può superare la somma di cento lire, e che una somma maggiore deve essere ripartita in più vaglia non eccedenti ciascuno quel limite;

2. che, quando il vaglia non superi la somma di venti lire, sarà pagata una tassa di soli centesimi cinque, rimanendo vietato di staccare nello stesso giorno, a favore di un solo individuo, più vaglia, quando essi superino tutti insieme le 20 lire;

3. che non si devono consegnare i vaglia ai destinatarii, ma bensì al comandante del Corpo o al direttore dell'Istituto cui appartiene il destinatario;

4. che i vaglia militari non essendo tratti su un determinato Ufficio di posta sono pagabili ovunque nel Regno;

5. che non devono considerarsi come assimilati le guardie di dogana, quelle municipali e di pubblica sicurezza, ed anche gli allievi dei Collegi militari.

Pubblicazioni. — L'infaticabile editore Edoardo Sonzogno di Milano ha intrapreso la pubblicazione di un nuovo ed interessante giornale intitolato: *Il Teatro illustrato*, di cui è già uscita la prima dispensa come saggio.

Al *Teatro illustrato* collaborano i più distinti scrittori di cose musicali e drammatiche del paese, con articoli di storia della musica e dei teatri, di estetica dell'arte, di critica, polemica e bibliografia; contiene biografie e notizie di cronaca italiana ed estera, corrispondenze diverse, ecc.

La pubblicazione, come nella dispensa di saggio, sarà adorna di numerose e splendide illustrazioni, con ritratti di maestri ed artisti celebri, vedute e bozzetti di scene di teatro, costumi, ornamentazioni, ecc.

Quest'opera, di cui uscirà ogni mese una dispensa di sedici pagine di testo con quattro di copertina, formerà un bellissimo Album, contenente gli annuali illustrati del progresso artistico, musicale e drammatico; e quindi non può che incontrare il massimo favore del pubblico.

— Il volume testè uscito in Napoli, contenente gli *Opuscoli varii* dell'ing. Alfredo Cottrau, pubblicati in diverse occasioni, e che abbiamo già annunciato, trovasi vendibile presso l'Amministrazione di questo giornale, al prezzo di L. 10.

Abbiamo il rammarico di annunziare la morte avvenuta avant'ieri, 27, in Torino del cav. **Giuseppe Alby,** Ufficiale Mauriziano, già Ingegnere-Capo delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Sui servigi e meriti di questo solerte e distinto funzionario, sulle sue qualità morali, e sul cordoglio provato dal numeroso Corpo degl'impiegati ferroviarii a cui per molti anni appartenne e da cui era amato e stimato, riparleremo con più calma nel prossimo numero.

Riceviamo pure la dolorosa notizia del decesso testè avvenuto di uno dei principali nostri industriali.

Il cav. **Giuseppe Rochette**, d'anni 44, comproprietario dello Stabilimento omonimo di Valdocco in Torino, cessò di vivere in Francia, in seno alla propria famiglia.

Tale notizia avrà un'eco dolorosissima fra gl'industriali e negozianti della nostra città, ove il cav. Rochette contava numerosi amici.

L'industria meccanica torinese perde in lui uno dei migliori suoi rappresentanti, tanto per le sue vaste cognizioni tecniche, quanto per le qualità morali, che lo rendevano caro a chi lo conosceva.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe anche nella scorsa settimana un debole andamento; e le Azioni della Società delle Meridionali, negoziate a Genova (il cui mercato più se ne occupa) al prezzo di 457 a 458 e 460, per chiudere a 459. Le Obbligazioni relative deboli tra il 273 e il 271; le sarde A, da 277 a 275; le B, da 280 a 278.50; le nuove, da 271 a 269.

Le Meridionali austriache da 284 a 281.

Le Trapani da 280 a 286.50; le Pontebbane nominali da 458 a 459.

ESTRAZIONI

Canale Cavour. — La Direzione generale del Debito pubblico notifica la 15ª. estrazione annuale, eseguita in Roma il 16 dicembre 1880, delle Obbligazioni da L. 500 della Compagnia generale dei canali d'irrigazione italiani (Canale Cavour), passate a carico dello Stato in seguito alla Convenzione 24 dicembre 1872, ammessa colla legge 16 giugno 1874, n. 2002 (serie 2ª).

Numeri delle 1110 Obbligazioni estratte per l'esercizio 1880 (in ordine progressivo).

Dal N.	al N.	Dal N.	al N.	Dal N.	al N.
841	850	45001	45010	91181	91190
2161	2170	45781	45790	91341	91350
2581	2590	47801	47810	94301	94310
3361	3370	49171	49180	94451	94460
3921	3930	49501	49510	95711	95720
4231	4240	49751	49760	96301	96310
4471	4480	50431	50440	98261	98270
4691	4700	51651	51660	101161	101170
5871	5880	56021	56030	106571	106580
6921	6930	58061	58070	106981	106990
7021	7030	60051	60060	108011	108020
8461	8470	60861	60870	108941	108950
9861	9870	61791	61800	109341	109350
10311	10320	65751	65760	110161	110170
11901	11910	66261	66270	110721	110730
12901	12910	66481	66490	117191	117200
13691	13700	66651	66660	118661	118670
15261	15270	66961	66970	119571	119580
18341	18350	68601	68610	119811	119828
19051	19060	69101	69110	120411	120420
19781	19790	69451	69460	120701	120710
20831	20840	70971	70980	121311	121320
22471	22480	71911	71920	121961	121970
23521	23530	72171	72180	122101	122110
27771	27780	72601	72610	122581	122590
30871	30880	73821	73830	122881	122890
32591	32600	74121	74130	123101	123110
32801	32810	75201	75210	124781	124790
36441	36450	77051	77060	125101	125110
37661	37670	80161	80170	130391	130400
39111	39120	81391	81400	130761	130770
40501	40510	82811	82820	131251	131260
40951	40960	82971	82980	131331	131340
41151	41160	83521	83530	131651	131660
42061	42070	84391	84400	131861	131870
43371	43380	85431	85440	131931	131940
44221	44230	85601	85610	134161	134170

Le suddette Obbligazioni cessano di essere fruttifere col dicembre corrente; ed il rimborso del corrispondente capitale col pagamento del relativo premio, in complesso lire 586.27, già dedotte le tasse di ricchezza mobile e di riscossione sul premio, avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1881, in seguito a regolare domanda e contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole semestrali dal n. 37 (1° luglio 1881) e seguenti.

Ferrovia di Cuneo. — La Direzione suddetta ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni della ferrovia di Cuneo, comprese nella 43ª estrazione seguita in Roma il 15 dicembre 1880 (Regio Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870) (in ordine progressivo).

50 della 1ª emissione (5 0/0) da L. 400 cadauna (Creazione 26 marzo 1855).

103	710	742	744	881	1257	1384	1480
1928	1986	2053	2231	2339	2385	2967	3079
3294	3305	3574	3847	4269	4937	5197	5404
5856	5858	5991	6063	6152	6197	6199	6317
6792	6798	7137	7931	8091	8325	8538	9105
9450	9574	9598	9756	10071	10548	10587	10736
10737	10812.						

34 della 2ª emissione (3 0/0) da L. 500 cadauna (Creazione 21 agosto 1857).

11	164	374	1312	1341	2854	3489	4169
4689	5000	5508	5589	6759	6948	8024	8348
8501	8737	8860	9648	10154	11011	11313	11352
11574	11967	12117	12316	13217	13947	14123	14455
15097	15486.						

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 34 dicembre 1880, e dal 1° gennaio 1881 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di 1ª emissione colle cedole dal n. 52 al n. 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal n. 48 al n. 90.

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano. — Nella estrazione eseguitasi il 20 corrente in Milano presso la sede di quest'Amministrazione per l'ammortizzazione di due serie delle Obbligazioni di questa Società, vennero estratte le serie n. 339 e n. 594.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tali serie cesseranno col 1° gennaio prossimo venturo di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime, al valore nominale di L. 500 per cadauna Obbligazione, verrà fatto presso la Banca Popolare della detta città (via San Paolo, n. 12), a partire dal successivo giorno 5.

Col 1° del detto mese, presso la Banca suddetta, sarà pagata la cedola n. 24 degli interessi, maturante in detto giorno, nella somma, netta di tasse, di L. 5.05.

— Nella estrazione dello stesso giorno 20 corr., per l'ammortizzazione di 27 delle Azioni costituenti il capitale di questa Società vennero estratti i numeri:

8910	7917	8196	2552	2264	6848	5004	13195	8668
10828	4880	6871	5198	8780	11052	10454	13896	9988
6139	4556	4286	1543	11076	2785	1592	8671	4568

Tali Azioni saranno rimborsate dall'Amministrazione sociale col 31 del corr. mese, e cesseranno col primo dell'entrante anno dalla partecipazione degli utili della Società.

Il dividendo spettante alle dette Azioni per l'esercizio 1880 verrà pagato ai portatori dopo l'approvazione del bilancio relativo da parte della prossima assemblea generale ordinaria.

CONVOCAZIONI

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 10 gennaio p. v. in Torino (Camera di commercio, via Ospedale, 28) per udire le comunicazioni del Consiglio d'amministrazione, per approvazione dello statuto sociale e del resoconto delle spese fatte.

Società anonima per la illuminazione a gaz di Novara. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 16 detto mese in Novara (via Dominioni, 185), per l'approvazione dei conti consuntivo 1879-80 e preventivo 1880-81, per affitto coll'Impresa Sartirana, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di 3 consiglieri.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. — Dal 1° gennaio si pagheranno agli azionisti L. 5.25 per interesse 2° semestre 1880 per ogni azione liberata del VII decimo, presso la sede della Società in Padova (via Eremitani, 3306).

Banca di Credito italiano. — Dal 1° detto mese, si pagheranno agli azionisti L. 12.50, quale 2° acconto del dividendo dell'esercizio corr. sopra le azioni col capitale versato di L. 500: in Milano, presso la sede sociale (via Manzoni, 4), e presso le Banche autorizzate a Firenze e Parigi.

Banca Tiberina. — Dal 3 detto mese si pagherà agli azionisti l'interesse 5 0[0 per l'esercizio 1880, verso presentazione delle cedole 6 e 7: in Roma, presso la sede della Banca, e presso le Banche e Case autorizzate in Torino, Genova e Firenze.

Banca Romana. — Dal 4 detto mese, si pagherà agli azionisti la cedola 29 in L. 25 per azione, quale 2° acconto del dividendo 1880, presso la sede sociale in Roma.

Cartiera italiana. — Dal 4 detto mese le Azioni liberate di L. 500 saranno cambiate in nuovi titoli di L. 200, e sarà pagato l'interesse sul capitale di L. 200, cioè L. 10 per azione: cambio e pagamento presso la Banca di Torino.

Avvisi d'Asta

Il 4 gennaio p. v., presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una batteria con strada d'accesso sul monte Pianelloni presso Spezia, per l'importo di L. 355,000. Lavori da eseguire entro 720 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 35,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Santhià (provincia di Novara), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro ed ampliamento del locale ad uso delle Scuole femminili ed Asilo infantile, per il presunto importo di L. 38,900. Deposito cauzionale L. 3400 in rendita D. P., oltre L. 500 in contanti per spese d'asta e contratto.

— Sino al mezzodì del 5 detto mese, presso il Municipio di Arcidosso (prov. di Grosseto), si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al 20°, per l'appalto dei lavori complementari della strada comunale obbligatoria da Arcidosso al torrente Bulimacola, sul dato di L. 39,788.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma per una Compagnia Alpina in Asiago, per il presunto importo di L. 59,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte metallico sul fiume Mesina, lungo la strada di Monteleone-Metramo, con opere di muratura, arginazione e palificazione, pel complessivo importo di L. 275,801. Deposito cauzionale L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte metallico sul fiume Marapotamo, lungo la strada suddetta, con opere simili, per il presunto importo di L. 147,537. Deposito cauzionale L. 6000.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Lanciano in Abruzzo Citeriore, si terrà un'asta, divisa in tre lotti, per l'appalto della sistemazione e pavimentatura a basoli vulcanici della via del Popolo, per il presunto importo di L. 60,000; nonchè della strada dei Frentani, per L. 48,500; e della piazza del Plebiscito, per L. 189.500. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale eguale al 20° dell'importo di ciascun lotto in numerario; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ariano di Puglia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla traversa di Bonito raggiunge la frazione Morroni, della lunghezza di m. 3574.54. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4285, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Sottoprefettura di Ivrea, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che dal Comune di Vistrorio tende ad Issiglio e Vidracco, della lunghezza di m. 775, per il presunto importo di L. 35,000. Lavori da eseguire entro 15 anni. Deposito interinale L. 1750 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3500 idem o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle banchine al lato occidentale del Lazzaretto, per il presunto importo di lire 110,000. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 5000 in biglietti di Banca o rendita D. P., oltre L. 2000 in numerario per le spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 11,000, come sopra.

Appalti deliberati

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di un 3° grande solaio metallico per l'Istituto del Sacro Cuore in Portici.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Incanto pei lavori da eseguirsi a difesa della sponda sinistra del Tevere fra i chilometri 46 e 47 della Linea ROMA-ORTE.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'accollo dei lavori da eseguirsi a difesa della sponda sinistra del Tevere fra i chilom. 46 e 47 della linea ROMA-ORTE, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 23 dicembre 1880 al N. 6564, ed al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile a partire dal giorno 29 dicembre 1880 nell'Ufficio dell'ingegnere Ispettore Capo della 3ª Sezione del Mantenimento situato nella Stazione di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, o presso il Gestore di Cassa in Roma, a titolo di cauzione provvisoria L. 3000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in cartelle del Debito Pubblico Italiano od in titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, la quale dovrà contenere la copia dell'elenco dei prezzi allegato al Capitolato e quella della modula trascritta a piè dell'elenco medesimo con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 12 gennaio 1881.

La busta contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione esterna:

Offerta dei lavori da eseguirsi lungo il Tevere fra i Chilometri 46 e 47.

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, o di un Ingegnere Capo Servizio di una Società ferroviaria, di data non più lontana di sei mesi, che giustifichi l'idoneità del concorrente ad eseguire opere del genere di quelle comprese nel presente appalto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 27 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

E DI MACCHINE PER COMPRIMERE FORAGGI

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide e in cuori per crociamenti . Chilogr. **21,300** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **1,978,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **260,000** »

ACCIAIO e ferro in tornitura e limatura; lamiera di ferro inservibile; bronzo, e rame da rifondere. Quantità diverse.

Essa pone in vendita inoltre delle

MACCHINE PRESSE-LEDUC COMPLETE PER COMPRIMERE FORAGGI

ridotte a nuovo e che sono depositate nelle Stazioni di TORINO (P. N.); MILANO (Scalo Merci); REGGIO EMILIA e VERONA (P. V.).

I materiali e le macchine suddetti possono essere visitati nei Magazzini o nelle Stazioni ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 gennaio 1881.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' ag-

giudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e REGGIO EMILIA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 12 dicembre 1880.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 24 gennaio 1881 alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **settima** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **quindicesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1881, sono di 24 Azioni e di 82 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1881.

Milano, 11 dicembre 1880.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

INCANTO DEFINITIVO
DELLA FERROVIA SETTIMO-RIVAROLO

Nel giorno 24 gennaio 1881 in Torino avanti il notaio Carlo Torretta si procederà alla vendita per pubblico incanto della *Ferrovia che, partendo da Settimo-Torinese giunge a Rivarolo Canavese*, della lunghezza di circa 23 chilometri a scartamento ordinario.

L'incanto viene aperto sul prezzo risultante dal fatto aumento in lire seicentosessantadue mila, (L. 662,000).

Per maggiori schiarimenti rivolgersi ai Sindaci della fallita C. D. Reinfeld in Torino cioè:

alla Banca fratelli CERIANA, via Lagrange, 3

al caus. FRANCESCO GIORDANO, via Barbaroux, 31.

FERROVIE
MILANO-SARONNO e MILANO-ERBA

Il *coupon* N. 4 delle Obbligazioni pel 2° semestre 1880 sarà pagato alla Banca Lombarda in Milano incominciando dal 2 gennaio 1881.

LA DIREZIONE.

GALOPIN-SÜE, JACOB & C.IA

INGEGNERI E COSTRUTTORI

SAVONA

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI DEL 1878

Elenco dei lavori eseguiti od in corso d'esecuzione

dal 1° Gennaio 1878 a tutt'oggi.

1. FONDAZIONI PNEUMATICHE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Ombrone ad Istria. Pila destra fondata a 11 m. sotto la magra	Provincia di Grosseto.
Ponte sullo Stilo (linea Taranto-Reggio), fiancate per due binari ed opere di difesa fondate a 11 m. sotto la magra	Ferrovie Meridionali.
Ponte sul canale Mezzola al lago di Como. Fiancata fondata a 10 m. sotto la magra. Pile a 13 m.	Provincia di Como.
Ponte in muratura sulla Trebbia a Bobbio. Pila di sostegno della 1.a e 2.a arcata fondata a 11 m. sotto la magra	Minist. dei lavori pubblici

2. FONDAZIONI CON PALI A VITE.

Lavoro	Committente
Ponte sull'Agri, 2 fiancate e 12 pile	Ferrovie Meridionali.
» sull'Adige a Zevio, 2 fiancate e 2 pile	Municipio di Zevio.
» girevole sul canale di Volano sul Po a Codigoro	Id. di Codigoro.

3. TRAVATE METALLICHE

Lavoro	metri	Committente
Ponte sul torrente Spirito Santo	15.60	Municipio di Pomigliano.
» sul torrente Canalello	18.28	Ferrovie Meridionali.
» sul Piave a Valdobbiadene	281.—	Munic. di Valdobbiadene.
» sullo Stilo ad una sola travata	67.20	Ferrovie Meridionali.
» sul canale navigabile di Mezzola	82.28	Provincia di Como
» sull'Oglio a Gazzuolo con fiancate e pile in ferro	116.32	» di Mantova.
» sul Chisone a Pinerolo	60.10	» di Torino.
» sul Gogna	10.—	» di Vicenza.
» sul Nimbalto a Loano	17.—	di di Genova.
» sul Bradano a Palmira	32.64	Impresa Martorano.
» sul Bradano a Montescaglioso	29.19	Munic. di Montescaglioso.
» sul torrente Cucuzzaro	16.72	Provincia di Messina.
» sul Musone ad Asolo	14.70	Municipio di Asolo.
» sullo Stirone a Soragna	19.—	Id. di Soragna.
» sul Vincone (linea Roma-Firenze)	9.50	Ferrovie Romane.
» sullo scolo Lorgana a Malalbergo	14.12	Provincia di Bologna.
» ad arco di 83 m. di corda netta sul torrente Cellina a Montereale	88.—	Municipio di Montereale.
» levatoio sul Mincio a Governolo	31.40	Provincia di Mantova.
Quattro ponti sul canale Ledra a Fagagna	23.97	Impresa Podestà.
Ponte sull'Adige a Zevio	251.40	Municipio di Zevio.
» sull'Adda a Tirano	26.25	Provincia di Sondrio.
» girevole sul canale di Volano a Po di Goro	27.40	» di Rovigo.
» levatoio per il forte Muzzerone a Spezia	4.—	Banca Pisana.
» sullo Stagno d'Orbetello	9.60	Municipio d'Orbetello.
Sei ponticelli sulla linea Canicatti-Favarotta	15.—	Impresa Bianchi.
Otto detti sulla linea Catania-Palermo	31.625	» Albanese.
Quattro detti linea Caldare-Racalmuto	32.954	» Marsaglia.
Rinforzo della travata metallica sull'Adda a Cassano		C. Pisterius.
Ponte a Marostica	10.10	Municipio di Valstagna.
» sul Rimonta a Lentini	22.50	» di Lentini.

4. TETTOIE METALLICHE.

Lavoro	Committente
Pensilina per la stazione di Caltanissetta	Minist. dei lavori pubblici.
» » » di Canicatti	Id. Id.
» » » di Caldare	Ferrovie Meridionali.
» » » di San Remo	» Alta Italia.
Mercati di Saluzzo	Municipio di Saluzzo.
» di Lugo	» di Lugo

5. MATERIALE FISSO PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Tre rifornitori di 22 m. c. (stazioni di Potenza e Tito)	Impresa Medici.
Due rifornitori di 22 m. c. (stazione di Campofranco)	Ferrovie Meridionali.
Due rifornitori di 50 m. c. (linea Catania-Palermo)	Impresa Albanese.
Un rifornitore di 50 m. c. (linea Romagnano-Balvano)	» Marotti.
Tre grue idrauliche a collo girevole	» Albanese.
Nove id. id.	» Medici.
Tre ponti a bilico	» Id.
Due id.	» Albanese.
Due segnali a disco	» Id.
Dieci id.	» Medici.
Due grue di sollevamento da 2500 chilog.	» Id.
Due grue » da 5000 »	» Id.

6. MATERIALE MOBILE PER FERROVIE E TRAMWAY.

Lavoro	Committente
Settanta carrelli in ferro per cantonieri	Ferrovie dell'Alta Italia
Duecento carri per merci tipo *H B Cf*	Id. Id.
Venticinque » tipo *H Bf*	Id. Id.

7. CONDOTTURE D'ACQUA.

Lavoro	metri	Committente
Condottura per le stazioni di Termini e Montemaggiore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Massa e Carrara con serbatoi in ferro di 210 m. c.	3000	Municipio di Massa.
» di Montenero di Bisaccia	4000	» di Montenero.
» di Mel (provincia di Udine)	2000	» di Mel.
» di Troia (provincia di Foggia) con fontanelle	10000	» di Troia.
» di Isola Capo Rizzuto con pompa a vapore	2000	Ferrovie Meridionali.
» di Camerata	500	Id. Id.
» di Imera con serbatoi	3500	Id. Id.
» di S. Maria di Capua Vetere	1251	Ministero della Guerra.
» di Caltanissetta	70000	Municipio di Caltanissetta
» di Campofranco	3200	Ferrovie Meridionali.
» di Sparanise	8000	Municipio di Sparanise.
» di Ferrara con macchina a vapore e filtri	770	» di Ferrara.
» di Domodossola con fontane	1224	» di Domodossola.
» di Cisterna	18000	» di Cisterna.
» dell'Acqua Felice alla stazione di Roma		Mun. Roma e Ferr. Romane
» dell'Acqua Vergine in Roma		Municipio di Roma.

8. CALDAIE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA.

Lavoro	Committente
Quattro caldaie a 4 forni con tubi di ottone per l'avviso *Esploratore*	Ministero della Marina.
Due caldaie a 4 forni con tubi di ottone per il trasporto *Città di Napoli*	Id. Id.
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per la scuola torpedine *Caracciolo*	Id. Id
Quattro caldaie a 3 forni e tubi di ottone per il piroscafo *Conte Cavour*	Id. Id.
Otto caldaie diverse per alimentazione di 90 cavalli vapore	Particolari diversi.

9. APPARECCHI PER L'ESTRAZIONE DELL'OLIO.

Lavoro	Committente
Costruzione di un apparecchio per l'estrazione dell'olio per mezzo del solfuro di carbonio	Sig. Rambaud (Oneglia).

10. LAVORI E FORNITURE DIVERSE.

Lavoro	Committente
Paratoie metalliche pel sostegno di Polesella sul Po	Minist. dei lavori pubblici.
Fornitura di sei casse metalliche ad acqua per bastimenti e opifici	Particolari diversi.
Fornitura di cilindro compressore e cancelli	Munic. di Porto Maurizio.
Fornitura di una grue della forza di 10 tonn.	Id. di Torino.
Costruzione di loggia a tre piani in ferro con colonne a Cuneo	Impresa Chiapello.
Costruzione di soffitto e colonne pel salone bagagli in arrivo a Roma	Ferrovie Romane.
Fornitura di ruotale, ferri di ogni classe, tubi di ghisa, fontanelle, contatori d'acqua e ghisa lavorata	Particolari diversi.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, considerando che il numero delle domande d'impiego presentemente inscritte in appositi Elenchi, a seconda dei diversi rami di servizio cui si riferiscono, è sin d'ora più che sufficiente a provvedere per lungo tempo ancora agli eventuali bisogni del servizio, e nell'intendimento di porre un argine alla congerie di istanze che quotidianamente da ogni parte le pervengono, arrecando non lieve spreco di tempo agli Ufficii sociali per la corrispondenza cui danno luogo, ha deliberato quanto segue:

1° A datare dal 1° gennaio 1881 e per tutto il tempo che le istanze antecedentemente inscritte saranno giudicate sufficienti in relazione con le previdibili esigenze del Servizio, non sarà dato alcun riscontro alle domande d'impiego che saranno trasmesse alla Direzione generale od agli Ufficii dipendenti;

2° Saranno senz'altro respinti ai petenti, a mezzo della posta, i documenti che fossero per avventura allegati alle domande suddette;

3° Quando sarà per verificarsi in prosieguo l'opportunità di riprendere l'iscrizione di nuovi aspiranti ad impiego l'Amministrazione non prenderà in considerazione e non riscontrerà se non quelle istanze che saranno corredate dei seguenti documenti:

a) Fede di nascita dalla quale risulti che fu superato il 18° anno di età e non oltrepassato il 25° pei borghesi ed il 35° per gli ex-militari.

b) Fede giudiziaria (di specchietto) rilasciata in data recente dalla Cancelleria del Tribunale civile e correzionale avente giurisdizione nel luogo di nascita dell'aspirante.

c) Certificato di buona condotta rilasciato dal Sindaco.

d) Certificato degli studii fatti e degli impieghi eventualmente avuti.

e) Certificato di sana costituzione fisica apprezzata sulle norme del Regolamento di leva e vidimato dal Sindaco.

f) Congedo militare se proveniente dal R. Esercito o Certificato di esenzione dalla Leva per motivi di famiglia.

Mancando uno o più dei suddescritti documenti, non sarà tenuto conto alcuno della istanza ed i documenti incompleti saranno respinti senz'altro al petente in piego sotto fascia a mezzo postale.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° gennaio prossimo si pagheranno L. 10.50 per ogni azione liberata di L. 350 a titolo interessi del 6 per cento pel 2° semestre dell'anno corrente, contro il ritiro della cedola N. 25.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, idem idem
a *Venezia*, idem idem
a *Napoli*, idem idem
a *Palermo*, idem idem
a *Livorno*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 18 *dicembre* 1880.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° gennaio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie *Z*, estratta il 1° ottobre ultimo, in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro, importo della cedola N. 24, per gli interessi maturati il 31 dicembre 1880, sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile, in ragione di L. 13.20 per 100, secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e dalla Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s₁M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 18 *dicembre* 1880.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni liberate di L. 400 l'interesse del 2° semestre 1880 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno, contro il ritiro della cedola N. 30, a cominciare dal 5 gennaio prossimo,

in *Firenze,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino,* idem idem
» *Roma,* idem idem
» *Genova,* idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Milano,* presso la Banca di Credito Italiano;
» *Parigi,* presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 22 *dicembre* 1880.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo,

il *pagamento* della Cedola XXII di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè

il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XXI sorteggio*, avvenuto il 1° ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 16 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XXI (*coupon*) di L. 12 50 per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale. }
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia. } al cambio che sarà ulteriormente stabilito
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia. }

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le *Azioni estratte all'*11° *sorteggio* del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni possessore di Azioni estratte riceverà, all'atto del rimborso, la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

Firenze, 16 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de décembbre 1880 :

Histoire. — Les Mongols, leur passé, leur présent.

Beaux-Arts. — **Biographie.** — Les aquarellistes anglais.

Miscellanées. — **Curiosités anecdotiques.** — Excentricités de l'annonce.

Voyages. — Mogador.

Histoire. — **Cryptographie** — **Sociétés secrètes.** — Les Gouliards.

Assistance publique. — Un asile d'idiots.

Organisation sociale. — L'aristocratie nobiliaire en France. — Chronique scientifique. — Pensées diverses

Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*

Correspondance d'Allemagne — Le mouvement antisémitique. — *Caïn*, poëme épique. — Les poésies lyriques de Julien Rodenberg. — Le drame de *Médée*, par G. Conrad. — L'exposition permanente de l'art industriel. — L'exposition des inventions et de la balnéologie.

Correspondance d'Orient. — — La question hellénique. — Imminence d'une solution violente et d'un [illegible] dans la presqu'île des Balkans. — Situation de plus en plus désespérée de l'empire ottoman. Byzantinisme du Sultan et ses causes intimes. — Rapt de M.lle Corosini. — Les aventures d'une auguste fillette. — La Commission ottomane de l'examen des demandes de concession et l'Angleterre. — La Syrie et le protectorat syrien.

Correspondance d'Italie. — L'abolition du cours forcé. — Terreurs chimériques. — Isolement des puissances latines. — Menaces de l'Allemagne. — La baie d'Assab. — Portrait d'un Sultan africain. — Un journaliste assassiné. — Un *ricatto* dans le grand monde. — Les plaisirs du bon vieux temps. — Agitation politique en Romagne. — La culture du *Bacillus malariæ*. — La statue équestre de Napoléon III. — Marine.

Correspondance de Londres. — Les crises nerveuses de l'Irlande. Le vérirable mobile de Parnell. — Le lord chief-justice Cockburn. — Encore un philantrophe parti d'en bas. Le prince de Galles hôte d'un ouvrier millionnaire. — Les fondations bienfaisantes de Firth à Sheffield. — Une revision de la traduction de la Bible. La convocation de Cantorbéry. — Armements maritimes. Les gros tonnages de la marine contemporaine. — Economies à réaliser par la soppression de la ferrure des chevaux. — *Endymion*. L'auteur de *Vivian Grey* toujours le même. — L'opéra populaire. *Maria di Gand*.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla costruzione di un fabbricato Viaggiatori e di un Magazzino Merci alla Stazione di Monte Amiata, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 18 dicembre 1880 ed al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile, dal dì 22 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 1ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, a titolo di cauzione provvisoria, la somma di L. 1000 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico Italiano od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, e redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso, offerto non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 10 gennaio 1881.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di un Fabbricato Viaggiatori e di un Magazzino Merci alla Stazione di Monte Amiata.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 22 dicembre 1880.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.